

THE MADRAS LEGISLATIVE COUNCIL.

Tuesday, the 31st July 1962.

The House met in the Council Chamber, Fort St. George, at half past ten of the clock, Mr. Chairman (THE HON. DR. P. V. CHETIAN) in the Chair.

I.—QUESTIONS AND ANSWERS.

STARRED QUESTIONS.

Lorries

* 140 Q.—SRI S. K. SAMBANDHAN : Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state—

(a) whether permits have been issued to lorries for inter-State plying;

(b) if so, the number of permits issued by this State during 1961-62;

(c) whether these permits are covered by any agreement between States; and

(d) if so, what it is?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN (on behalf of the Hon. the Chief Minister) : (a) to (d) : A statement* is placed on the table of House.

SRI S. K. SAMBANDHAN : Is there to be any extension of the agreement reached between this Government and the Kerala Government for increasing the number of inter-State buses?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : There is no further agreement except the one stated in the paper.

Island Ground

MR. CHAIRMAN : As the hon. Member Dr. A. Sreenivasan is not in his seat, the question and the answer thereto will be printed in the official report of the proceedings.

* 141 Q.—DR. A. SREENIVASAN : Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state with reference to the answer given to Legislative Council Question No. 41 on 5th May 1962—

(a) whether the particulars of the transfer of the portion of Island Ground from the Defence Ministry have been received by the Government; and

(b) if so, what they are?

[31st July 1962]

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN (on behalf of the Hon. the Chief Minister) : (a) & (b) : The particulars of the transfer have not yet been received.

Land cess

MR. CHAIRMAN : As the hon. Member Sri A. K. Thangavel Mudaliar is not in his seat, the question and the answer thereto will be printed in the official report of the proceedings.

* 142 Q.—SRI A. K. THANGAVEL MUDALIAR : Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state—

(a) whether it is a fact that land cess from 1953 onwards has not been given to several panchayats in Chingleput district;

(b) whether the Government have received any resolution on the subject on 9th October 1957 passed by the Panchayat Presidents of Kancheepuram taluk;

(c) if so, the action taken thereon; and

(d) whether it is a fact that surcharge also has not been given during 1958-59, and 1959-60 and, if so, the reasons therefor?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN (on behalf of the Hon. the Chief Minister) : (a) No, Sir. Land cess due to all the Panchayats in the Chingleput district has been paid up to and inclusive of fasli 1368, i.e., 1958-59.

(b) Yes, Sir.

(c) Necessary action was taken to call for proposals for adjustments of cess amounts to all Panchayats in Kancheepuram taluk and the amounts due to the Panchayats were paid.

(d) No, Sir. Surcharge also has been paid up to and inclusive of fasli 1368, i.e., 1958-59. Proposals for the payment of surcharge for fasli 1369, i.e., 1959-60 have been received from the Tahsildars and the figures are being verified with the Treasury figures by the Collector. Necessary orders for adjustment of the additional surcharge for faslis 1369 and 1370 will be issued soon by the Collector.

Interference in the day-to-day administration

MR. CHAIRMAN : As the hon. Member Dr. A. Sreenivasan is not in his seat, the question and the answer thereto will be printed in the official report of the proceedings.

* 143 Q.—DR. A. SREENIVASAN : Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state—

(a) whether any instructions have been issued recently regarding the interference of Members of Legislature in the day-to-day administration; and

(b) if so, the details thereof?

31st July 1962]

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN (on behalf of the Hon. the Chief Minister): (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

Permits

* 144 Q.—SRI T. V. DEVARAJA MUDALIAR: Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to simplify the procedure for the grant of permits to bus owners; and

(b) if so, the stage at which the matter now stands?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN (on behalf of the Hon. the Chief Minister): (a) The procedure for grant of permits for stage carriages is laid down in section 57 of the Motor Vehicles Act, 1939, and there is no proposal to amend that section.

(b) Does not arise.

திரு. டி. வி. தேவராஜ முதலியார்: பஸ் பர்மிட்களைப் புதுப்பிப்பதற்கு மூன்று ஆண்டுகள் என்றிருப்பதை ஐந்து ஆண்டுகள் ஆக்குவதற்கு ஏதாவது உத்தேசமுண்டா?

கனம் திரு. ஆர் வெங்கட்ராமன்: அந்த மாதிரி ஆலோசனை வந்திருக்கிறது. சர்க்காரில் அந்த முடிவு ஒன்றும் இல்லை.

SRI K. KAMALAKANNAN: Sir, is there any proposal for introducing ceiling on buses?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: On the ownership of buses?

SRI K. KAMALAKANNAN: Yes, Sir.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: There is no such proposal.

SRI S. K. SAMBANDHAN: In view of the existing section, there are a large number of cases pending before the tribunal and the High Court and this leads to unhealthy competition among the operators. Will the Government, therefore, arrange to modify the rules?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Sir, the competition is not because of the law. It is because of the desire of the private parties to have the buses. When more than one person competes, then necessarily it has to be decided by some authority and it is good that the Government have decided that it should be decided by a quasi-judicial body. Appeal is provided to the judicial authorities.

திரு. டி. வி. தேவராஜ முதலியார்: பஸ் பர்மிட் வழங்கும் போது கலைக்டர், ஆர்.டி.ஓ.-வுக்கு அதிகாரம் இருப்பதுபோன்று மெம்பர்கள் கூட சேர்த்து பர்மிட் வழங்கச் செய்ய உத்தேசமுண்டா?

[31st July 1962]

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்ராமன் : முன்னே ஒரு தடவை போட்டுப் பார்த்தோம். அதனால் தொல்லைதான் ஜாஸ்தியாக இருந்தது. அதனால் சர்க்கார் அதிகாரிகள் செய்வதே நல்லது.

திரு. டி. வி. தேவராஜ முதலியார் : பத்து மைல் வேரியேஷன் கொடுத்தால் ஆர்.டி.ஓ., டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனரிடத்தில் பர்மிஷன் வாங்கவேண்டுமென்று இருக்கிறது. ஆர்.டி.ஓ. வந்து பார்க்கவேண்டுமென்ற ஜி.ஓ. இருந்துகொண்டே இருக்கிறது. அதை மாற்றியமைக்க உத்தேசமுண்டா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்ராமன் : கனம் அங்கத்தினர் பஸ் விஷயத்தில் ஒரு எக்ஸ்பர்ட். அவர் கேட்கிற கேள்வி "It is beyond my depth". அவர் தனியாகக் கேள்வி போட்டால் விளக்கம் சொல்ல முடியும்.

திரு. எம். சுப்பையா செட்டியார் : மூன்று வருஷம், ஐந்து வருஷம் என்று பர்மிட் கொடுப்பதற்கு பதிலாக ஐந்து வருஷம் என்று ஒரு டீரியட் வைத்து ஆக்ஷன் வைத்தால் பணமும் அரசாங்கத்திற்கு அதிகமாக வரும். அரசாங்கம் அதை யோசிக்குமா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்ராமன் : ஆக்ஷன் வைத்தால் பணக் காரர்கள் மட்டும் பஸ் வாங்கும்படியாகிவிடும். சோஷலிஸ்டிக் பார்ட்டர்ன் ஆஃப் சொசைடி என்று பேசுகிறபோது, அவர்கள் பணக்காரர்களுக்கு மட்டும் 'பஸ் ரூட்' கொடுக்கிறார்களே என்று சொல்வார்கள். இப்போது இருக்கும் விதிதான் நல்லது.

Invitations for lunches and dinners

MR. CHAIRMAN : As the hon. Member Dr. A. Sreenivasan is not in his seat, the question and the answer thereto will be printed in the official report of the proceedings.

* 145 Q.—**DR. A. SREENIVASAN :** Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state whether any code of conduct has been laid down in respect of Ministers in the matter of acceptance of invitations for lunches and dinners from private persons?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN (on behalf of the Hon. the Chief Minister) : No, Sir.

* 146 Q.—**MR. CHAIRMAN :** This question will be taken up at the end.

Reorganization of secondary and collegiate education

* 147 Q.—**DR. A. CHIDAMABARANATHAN** (on behalf of **VIDWAN T. MUTHUKANNAPPAN**) : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to hold talks with educationists, academicians, vice-chancellors, principals of colleges and heads of institutions in connection with the reorganization of secondary and collegiate education; and

31st July 1962]

(b) if so, the stage at which the matter now stands?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) Yes, Sir.

(b) The proposed talks would be held in August–September next.

Hindi

* 148 Q.—SRI S. K. SAMBANDHAN : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) whether any representation has been received recently from the students of the high schools in the City of Madras about the introduction of Hindi as a compulsory subject for the S.S.L.C. Public Examination; and

(b) if so, the action taken or proposed to be taken thereon?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) No, Sir; but some representations were received in 1961.

(b) No action was considered necessary on the representation.

SRI S. K. SAMBANDHAN : What is the present position of Hindi with regard to the S.S.L.C. Examination ?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : There is the examination. But there is no obligation on the part of the students to secure the minimum marks for eligibility to College course.

SRI S. K. SAMBANDHAN : Will this condition be allowed to continue for some more years?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : I cannot say anything about the future. I can only explain what the present position is.

SRI S. K. SAMBANDHAN : Sir, in view of the fact that high school students, specially those from the mufassal find it difficult to learn Hindi and get pass marks in it, will the Government see that this is continued for some more years to come?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Sir, the main question put by the hon. Member is about the representation made by certain students in favour of introduction of Hindi as a compulsory subject.

Newspapers

MR. CHAIRMAN : As the hon. Member Dr. A. Sreenivasan is not in his seat, the question and the answer thereto will be printed in the official report of the proceedings.

*149 Q.—DR. A. SREENIVASAN : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to enact a law protecting newspapers from prosecution in reporting the proceedings of the Legislature; and

[31st July 1962]

(b) if so, the stage at which the matter now stands?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

Revised scales of pay

150 Q.—SRI G. KRISHNAMOORTHY : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state whether the minimum benefit of Rs. 5 in total emoluments under the revised scales of pay is applicable to watchmen, sweepers and gardeners in aided secondary schools?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : The matter is under consideration.

SRI G. KRISHNAMOORTHY : Are the peons in permanent employment in the aided schools eligible for this increase?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Yes, Sir.

Local board secondary schools

* 151 Q.—SRI G. KRISHNAMOORTHY : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state the total number of local board secondary schools in the State with twenty-five sections and more?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : No, Sir.

SRI G. KRISHNAMOORTHY : Sir, the question is about the number of schools. May I take it that there are no schools?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : I am sorry, Sir, the number is 50.

SRI G. KRISHNAMOORTHY : Are the Government aware of the fact, Sir, that in spite of the large strength in the schools, the headmasters of these institutions are not paid on a par with the headmasters of aided institutions?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : It is not a question of payment of headmasters on a par with some other institution. The question of revision of scales of pay for the various categories of Government servants including headmasters was gone into by the Pay Commission and the pay scales have been fixed according to the recommendations of the Commission.

SRI G. KRISHNAMOORTHY : Are the Government aware that there is still the disparity and do the Government justify that disparity?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : It cannot be taken as a disparity. Government servants have certain other privileges. Mere scale of pay cannot be compared with what is prevailing in other spheres.

31st July 1962]

SRI G. KRISHNAMOORTHY : Do the Government mean to say that the District Board school headmasters are eligible for this pay ?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : I should think so; Sir. But I would like to have notice.

Tamil Teachers' Association.

* 152 Q.—**DR. A. CHIDAMBARANATHAN :** Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) whether any representation has been received from the Madras State Tamil Teachers' Association to place all the First Grade Tamil Pandits in the scale of L.T. Assistants; and

(b) if so, the action taken or proposed to be taken thereon?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) Yes, Sir.

(b) The matter is under consideration.

DR. A. CHIDAMBARANATHAN : May I know, Sir, whether representations have been received from teachers that their services as first grade pandits, though in the lower scales of pay in the same category, have not been taken into consideration in fitting into the L.T. scales of pay?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Under the order now in force, Tamil pandits employed in the secondary schools for handling forms IV to VI should possess the following three qualifications, namely, General educational qualification S.S.L.C. completed; qualification in Tamil, A degree or a oriental title training qualification; pandits' training or L.T. training. These are the qualifications that are insisted upon according to the Government orders. Therefore, I have stated that the question of treating the pandits referred to in the main question as equivalent to L.Ts' is under consideration.

DR. A. CHIDAMBARANATHAN : There are two grades of scales of pay for the First Grade Tamil Pandits, for instance, one scale starting at Rs. 60 or Rs. 65 and another starting at Rs. 75 or Rs. 85. Both the scales of pay are attached to what is known as first grade. Will the Government be pleased to consider whether they should not be ranked on a par with the L.T. Assistants according to the Government orders and, if there is any difficulty in the interpretation of the order, will the Government be pleased to rectify it by issuing a clarification to the Government order concerned?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : The Government order is quite clear. It insists on certain minimum qualifications for these pandits and teachers. Unless the Government take up the question of revising the orders, the teachers should possess the qualifications insisted upon in the order.

[31st July 1962]

DR. A. CHIDAMBARANATHAN : Sir, in 90 per cent of the cases the Government order has been interpreted rightly as far as I can understand, but in respect of about 10 per cent of the cases, there has been a wrong interpretation of the order. I understand representations have been made to the Government in this regard. Will the Government be pleased to expedite the issue of orders in clarification of the said Government order?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : I cannot say it was a wrong interpretation of the Government order. I have already stated that the whole question is under examination.

Co-operative House Construction Societies.

MR. CHAIRMAN : As the hon. Member Dr. A. Sreenivasan is not in his seat, the question and the answer thereto will be printed in the official report of the proceedings.

* 153 Q.—DR. A. SREENIVASAN : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) the amount allotted to and the amount disbursed through Co-operative House Construction Societies in the year 1958–59 and 1959–60; and

(b) the reasons for the non-disbursement of balance, if any?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) Loans are sanctioned by the Registrar of Co-operative Societies to individual House Construction Co-operative Societies with reference to their applications. But actual disbursements depend on availability of funds in the Budget, and the stage of construction.

The amounts sanctioned and disbursed to the House Construction Societies in the years 1958–59 and 1959–60 are given below :—

Year.		Amount sanctioned.	Amount actually disbursed.
(1)		(2)	(3)
		RS.	RS.
(i) 1958–59		10,06,900	5,21,300
(ii) 1959–60		44,08,520	20,53,800

(b) The reasons for non-disbursement of the balance are, that some societies were sanctioned loans at the fag end of the year, some did not apply for the drawal of loans in that year, and, in the case of others, there were no funds available in the Budget, or final instalment of loan could not be disbursed as the deviations made in the plan were pending approval.

Bus drivers

* 154 Q.—SRI S. K. SAMBANDAN : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state whether there is any scarcity of bus drivers in the State Transport Department, Madras ?

31st July 1962]

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Though the number of rolls is full, yet the optimum operation of the fleet strength is handicapped due to absenteeism and the consequent reduction in the effective number of drivers available at any time.

SRI S. K. SAMBANDHAN : Sir, is there any proposal to make up the deficit in the number of drivers by opening a training school to train people in driving buses? 10-40 a.m.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : The State Transport Department is organising a training school, and it proposes to train three hundred drivers every year for replacement and augmentation.

SRI G. KRISHNAMOORTHY : Will the day ever dawn when passengers will not be made to stand in the buses and travel?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : That day has not dawned anywhere in this world. The hon. Member has to find it in some other world.

SRI G. KRISHNAMOORTHY : Can the Government assure me that no private operator, if given the right to run the city transport, can run this more efficiently with no standing passengers in the buses?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : The metropolitan transport in many parts of the world is run only by private operators, and all of them have more standing passengers than are allowed in Madras.

SRI T. P. SRINIVASAVARADAN : Is it because of the scarcity of bus drivers, the Government transport propose to take in recruits who have not been drivers for three years, but who have been drivers only for six months?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : The original regulations require that lorry and bus drivers should have heavy endorsement for three years. The Government have examined the position, and, in consultation with the Transport Commissioner, have reduced the requirement to 18 months. They think this is sufficient.

SRI S. K. SAMBANDHAN : Sir, what are the reasons for this scarcity of drivers, especially in the State Transport?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Not especially in the State Transport, throughout the State there is scarcity. This shows how full is the employment provided in the State.

SRI G. KRISHNAMOORTHY : In the mofussil buses, the number of sitting passengers is more, and passengers are not allowed to stand. Cannot the Government extend this arrangement to the City transport?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : That will only inconvenience the city transport. All the bus passengers have to go

[31st July 1962]

to their offices within a specified peak period of two hours. Within these two hours, we cannot put in so many buses to carry all of them. This is not done in any part of the world.

SRI T. P. SRINIVASAVARADAN : Since human lives are involved, will the Government take care to see that rigorous tests are employed before a bus driver is certified fit to drive buses?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : It is because the regulations are very strict that many people who are drivers do not get employed in the City transport and other heavy vehicles. I think the present regulations are quite adequate.

Ceiling on houses

*** 155 Q.—SRI K. S. ABDUL WAHAB** (on behalf of Dr. A. Sreenivasan) : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) whether the attention of the Government has been drawn to the speech made by the Finance Minister at the time of inauguration of the Bhaktavatsalam Nagar in Madras recently, wherein he is reported to have suggested a ceiling on houses ; and

(b) if so, the action taken or proposed to be taken in this regard ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) No such proposals are under the consideration of Government.

(b) Does not arise.

Express bus

*** 156 Q.—SRI J. PONNUSWAMY VILLAVARAYAR :** Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state whether there is any proposal to ply an express bus from Tuticorin to Tiruchirappalli via Kovilpatti, Sathur and Virudhunagar?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : No, Sir.

State Electricity Board

*** 157 Q.—SRI S. K. SAMBANDHAN :** Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) the number of posts of (i) Divisional Engineers, (ii) Assistant Engineers and (iii) Supervisors vacant as on 1st March 1962 in the State Electricity Board;

(b) the duration of these vacancies; and

(c) the reasons therefor?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) Four posts of Divisional Engineers, 8 posts of Assistant Engineers (Electrical) and 291 posts of Supervisors including certain Junior Engineers were vacant in the State Electric Board as on 1st March 1962, besides some other posts of Executive Engineers and Assistant Engineers (Civil) in the project circles.

(b) The duration of these vacancies ranges from 1 year to 1 year and 10 months.

31st July 1962]

(c) In some cases, the posts were not filled up as they were not urgent requirements. In other cases, the posts were kept vacant for want of suitable technically qualified hands.

SRI S. K. SAMBANDHAN : Sir, is it a fact that many people have been posted and they have resigned and gone out seeking employment in private firms?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : I do not know whether they have gone out seeking employment in private firms. But they have resigned and left.

Scholarships

* 158 Q.—SRI T. P. SRINIVASAVARADAN : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state whether the State Government has been consulted by the Central Government in the award of scholarships to talented young persons in music, dance, drama and the fine arts for training in India during 1961-62?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : No, Sir.

House Rent Allowance

* 159 Q.—SRI S. K. SAMBANDHAN : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to give House Rent Allowance to the teachers in the aided high schools in the City of Madras and other major towns; and

(b) if so, the details thereof?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) & (b) No, Sir.

SRI G. KRISHNAMOORTHY : What is the reason for this unyielding policy of the Government in respect of this demand alone?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : The reason is want of finance.

SRI S. K. SAMBANDHAN : Even the lower division clerks in the City Corporation and local bodies are getting this house rent allowance. Is it justifiable to say that the teachers cannot get it now?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : No grant is given by Government to local bodies towards house rent allowance.

SRI S. K. SAMBANDHAN : Is it not a reasonable demand of the teachers in Madras and major towns?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Not only this. So many other things are reasonable. But the question is whether it is practicable.

[31st July 1952]

MR. CHAIRMAN : As the hon. Member, Sri A. K. Thangavel Mudaliar, is not in his seat, the question and the answer thereto will be printed in the official report of the proceedings.

Industrial co-operative societies

* 160 Q.—SRI A. K. THANGAVEL MUDALIAR : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to extend provident fund benefits to employees working in the industrial co-operative societies; and

(b) if so, the stage at which the matter now stands?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) & (b) The Employees' Provident Funds Act, 1952, is even at present applicable to establishments or factories of Industrial Co-operative Societies which are engaged in any of the Industries specified in Schedule I of the said Act and which belong to the class of establishments to which the Act has been extended under section 1 (3) (b) except :

(i) to the establishments registered under the Co-operative Societies Act, 1912 (2 of 1912) or under any other law for the time being in force in any State relating to Co-operative Societies employing less than 50 persons working without the aid of power; and

(ii) to all handloom factories organised as Industrial Co-operatives which have been exempted from the purview of the Act as a class, up to 31st December 1964.

Assembly constituencies

* 161 Q.—SRI S. K. SAMBANDHAN : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to recommend to the Central Government to re-delimit the Assembly constituencies in view of the increased population; and

(b) if so, the details thereof?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

SRI S. K. SAMBANDAM : Sir, are the Government aware that some of the neighbouring States, having less population, have got a larger number of seats in the Assembly?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : I am afraid the hon. Member has not understood how delimitation of constituencies is done. For every parliamentary seat, we have five seats in the Assembly. It is open to the States to have seven seats in the Assembly instead of five. Therefore, it is not according to population.

31st July 1962]

SRI S. K. SAMBANDAM : Why not this Government think of increasing the number of seats in the Assembly ?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : This Government do not believe in it, and I have no doubt that the Legislature does not believe in increasing the number of members.

Old age pension

* 162 Q.—**SRI M. SUBBIAH CHETTIAR AND VIDWAN T. MUTHUKANNAPPAN :** Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) the number of applications received districtwar under the Old Age Pension Scheme as on 1st May 1962; and

(b) the number disposed of and the amount disbursed?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM :

(a) :

Chingleput	...	...	...	2,261
South Arcot	...	...	...	2
North Arcot	...	...	...	9,256
Thanjavur	...	...	...	6,909
Tiruchirappalli	...	...	...	7,165
Tirunelveli	...	...	...	12,581
Madurai	...	...	...	9,607
Ramanathapuram	...	...	...	11,937
Coimbatore	...	...	...	11,459
Salem	...	...	...	10,958
Nilgiris	...	...	...	874
Madras	...	...	...	3,247
Kanyakumari	...	...	...	4,634
Total				90,890

(b) The total number of cases disposed of as on 1st May 1962 is 1,215. This includes 804 applications rejected.

As the old age pension scheme took effect only from 1st April 1962, the first monthly payment of the pension would have been made only on or after 1st May 1962 and the amount disbursed during the month of May will be available only some time later.

வித்துவான் டி. முத்துக்கண்ணப்பன் : எந்தெந்தத் தகுதிகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு இந்தப் பென்ஷன் உதவித்தொகை அளிக்கப்படுகிறது ?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : அது முன்பே விளக்கப் பட்டிருக்கிறது. மறுபடியும் அதைப் படிக்கிறேன் :

[31st July 1962]

Destitute of 65 years of age and over and destitutes of 60 years of age and over who are incapacitated to earn a living due to blindness, leprosy, insanity, paralysis or loss of limb, are eligible for the grant of pension under this scheme. Under the rules governing the scheme, a destitute is defined as a person without any income or source of income, and who has no relatives of 20 years of age and over of the following categories :—

- (i) Son;
- (ii) Son's son; and
- (iii) Husband/wife:

Provided that—

(i) a person will be deemed to be a destitute if all the relatives falling within the categories specified above are—

(a) themselves without any income or source of income, such a fact being proved to the satisfaction of the sanctioning authority; and

(b) continuously missing and the sanctioning authority has satisfied himself by such enquiry as he deems necessary that the relatives are so missing; and

(ii) a person will be deemed to be a destitute if the wife has attained the age of 55 years or over.

Where both the wife and the husband are destitutes according to the definition, each of them will be eligible for a pension if they have no other living relatives of the categories specified above.

Professional beggars and mendicants shall not be considered to be destitutes. But persons who are not actually beggars by profession but sometimes receive occasional assistance from some people shall be allowed pensions if they are otherwise eligible and the sanctioning authority satisfies himself that they are destitutes.

திரு. எம். சுப்பையா செட்டியார் : உண்மையாகப் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு இது கொடுக்கப்படாவிட்டால், அவர்கள் யாருக்கு அப்பீல் செய்து அதைப் பெறமுடியும்?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இது ரெவின்யூ இலாகாவில் கண்காணிக்கப்பட்டு வருகிறது. அதனால் அப்பீல் செய்வதென்றால் கலைக்டருக்கு அனுப்பவேண்டும்.

Grant to aided elementary schools

10-15
a.m.

* 163 Q.—SRI M. RAJAH IYER : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) whether any representation has been received about the delay in the disbursement of grants to aided elementary schools in panchayat areas after the coming into force of the Panchayats Act, and

31st July 1962]

(b) whether there is any proposal to revive the practice of direct disbursements of grants to such schools by the Department or Education ?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) Yes, Sir. A few representations were received.

(b) No, Sir.

SRI M. RAJAH IYER : In view of the fact that there is delay, will the Government revive the old practice of disbursing grants by educational authorities direct to aided elementary schools, till such time as sufficient funds are placed at the disposal of the Panchayat Unions?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : It has been taken up under the provisions of the Act relating to Panchayat Unions. But any complaints received are looked into.

Over-bridge

* 164 Q.—SRI S. K. SAMBANDHAN : Will the Hon. the Minister for Public Works be pleased to state with reference to the answer to the Legislative Council Question No. 530, dated 31st January 1956—

(a) the names of places where construction of over-bridges at railway crossings have been recommended to the Central Government; and

(b) in what proportion the costs of construction of such over bridges at level-crossings is borne by the Central and the State Governments?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) The attention of the hon. Member is invited to the paper^a placed on the table of the House and he is informed that in view of the limited funds available for road works, the question of revising the lists of schemes relating to the construction of over/under bridges is under consideration.

(b) According to the existing policy, the entire cost of construction of the over/under bridges and the sub-ways proper on National Highways within municipal limits and roads other than National Highways in towns and cities, i.e., the cost of structure falling within the Railway limits is to be borne by the Railway Board, if the construction of the bridge or sub-way is necessitated entirely due to increase of railway traffic. If however, the construction of the bridge or sub-way is necessitated by increase in road traffic, the cost has to be borne by the Road authority concerned, i.e., State Government or the local body as the case may be. In either case, the cost of construction of the approach roads beyond the railway limits has to be met by the Road authority in full. In regard to construction of over/under bridges in National Highways outside municipal limits, the entire cost has to be met by the Government of India.

[31st July 1962]

SRI S. K. SAMBANDHAN : In recommending roads to the Central Government for construction of overbridges, have the Government indicated any priority among these roads to be taken up for early construction of overbridges?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : I do not have the information. A separate question may be put.

SRI K. KAMALAKANNAN : How many more bridges are proposed to be constructed at the railway level crossings in our City of Madras with the aid of the Central Government?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : For a full list the hon. Member may put a separate question.

SRI S. K. SAMBANDHAN : Will the Hon. Minister tell us whether there are any overbridges to be taken up for construction in the City of Madras under the Third Five-Year Plan?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : There are two or three bridges to be taken up. For exact particulars, the hon. Member may give notice of a separate question.

SRI S. K. SAMBANDHAN : The cost of construction of the approach roads is to be borne either by the municipality or the Corporation or the State Government. When compared to the total cost of the overbridges, I think it will come to less than 30 or 40 per cent. Will the Government spare some amount of this 30 per cent for some of the urgent overbridges?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : The question is constantly reviewed. Merely because we get an opportunity of having approach roads, we cannot just be adding to the amount. It is not only the forming of the approach roads that the hon. Member wants but we will have to bear a certain percentage of the actual cost of construction.

திரு. கே. ராமதாஸ் : தலைவர் அவர்களே, சென்னை நகரத்தில் பாலங்கள் கட்டும் பொறுப்பு யாரிடத்தில் ஒப்படைக்கப் பட்டிருக்கிறது? சென்னை நகரசபையில் அவை ஒப்படைக்கப் பட்டு அதனால் காலதாமதமாகிறது என்பது உண்மையா?

கனம் திரு. வி. ராமையா : தனியாகக் கேள்வி போட்டால் எல்லா விவரமும் சொல்லமுடியும்.

Cement

* 165 Q.—**SRI M. SUBBIAH CHETTIAR :** Will the Hon. the Minister for Public Works be pleased to state—

(a) whether it is a fact that recently the quota of cement allotted to dealers was reduced by 50 per cent; and

(b) if so, the reasons therefor?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) The answer is in the negative.

(b) Does not arise.

31st July 1962]

திரு. எம். சுப்பையா செட்டியார் : இதுவரையில் ஜில்லாவுக்குக் கொடுத்துவந்த சிமிண்ட் பங்கிடைக் கொஞ்சம்கூடக் குறைக்க வில்லையா?

கனம் திரு. வி. ராமையா : 50 % குறைக்கப்பட்டதா என்பது தான் கேள்வி. கொஞ்சம்கூடக் குறைக்கவில்லையா என்பதற்குத் தனியாகக் கேள்வி போட்டால் சொல்லலாம்.

SRI S. K. SAMBANDHAN : Have the Government any idea of evaluating the present working of the system of distribution of cement and is there any proposal to revise the present system of distribution?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Our requirement is more or less assessed and we place our need before the Cement Controllers. They in turn consider the availability of cement and the priority to be fixed. On that basis we have been getting, as far as possible, the cement which we want. At times, we do not get the exact quantity which we want. There is always reduction in it and particularly in the last quarter or the quarter before that there was a higher reduction which caused some difficulty. I have already decided to take up the question of distribution and also getting an allotment with the people who are concerned with it so that I may have a full picture of the difficulties faced and also put forth our case to the Controller.

திரு. எம். சுப்பையா செட்டியார் : ஜில்லாக்களுக்குக் கொடுக்கப்படும் சிமிண்ட் பொதுமக்களுக்குக் கிடைக்காமல் பஞ்சாயத்து, பஞ்சாயத்து யூனியன் வேலைகளுக்குப் போய் விடுவதால் பொதுமக்கள் சிரமப்படுகிறார்கள். அது அரசாங்கத் திற்குத் தெரியுமா?

கனம் திரு. வி. ராமையா : பொதுமக்களுக்கு மட்டும் கஷ்டமில்லை. அரசாங்க வேலைகளுக்குக்கூட கஷ்டமாக இருக்கிறது. இந்த மாகாணத்தில் மிக முக்கியமான திட்டங்கள்—மக்களுக்கு நன்மை செய்யக்கூடிய திட்டங்கள்—மக்கள் எதிர்பார்க்கின்ற திட்டங்கள்கூட வேலை செய்வதற்கு சிமிண்ட் கிடைக்காமல் தாமதமாக நடக்கின்றன. அப்படி வேலைகள் தாமதமாகக்கூடாது என்பதற்குத்தான் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

திரு. ஜே. பொன்னுசாமி வில்லவராயர் : மற்ற மாநிலங்களுக்கு அனுப்பப்படும் சிமிண்ட் குறைக்கப்படுமா?

கனம் திரு. வி. ராமையா : இப்போது நமக்கு அதிகத் தேவை இருக்கிறது என்பதற்காக மற்ற மாநிலங்களுக்குப் போவதைத் தடை செய்யக்கூடாது. வியாபாரம் சம்பந்தப்பட்டவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். நமக்குக் கொஞ்சம் கஷ்டம் இருந்தாலும்கூட, நமது சிமிண்ட் மற்ற தேசங்களுக்குப் போய் மார்க்கெட் எஸ்டாப்ளிஷ் செய்வது மிகவும் முக்கியம். லாபமும் உண்டு. அந்த முறையிலும் இதைப் பரிசீலனை செய்யவேண்டும். இப்போது நமது தேவைக்குத் தகுந்த முறையில் சிமிண்ட் உற்பத்தி செய்ய அரசாங்கம் முயற்சி எடுத்துக்கொண்டு வருகிறது.

[31st July 1962]

திரு. கே. ராஜாராம் : பஞ்சாயத்துக்கள், பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் வேலைகளுக்குக்கூட சிமிண்ட் கிடைக்காமல் அவைகளின் வேலைகள் செய்ய மிகவும் கஷ்டமாக இருப்பது அரசாங்கத்திற்குத் தெரியுமா?

கனம் திரு. வி. ராமையா : நான் முன்பே கேள்விக்குப் பதில் சொல்லும்போது சொன்னேன். பஞ்சாயத்து வேலைகளுக்கு மட்டுமல்ல. அரசாங்கத்தினுடைய வேலைகளுக்குக்கூட முக்கியமான பிராஜெக்டுகளுக்குக்கூட போதுமான அளவு சிமிண்ட் கிடைக்காமல் கஷ்டமாக இருக்கிறது. அதைத் தொடர்ந்து பரிசீலனை செய்வது அவ்வப்போது எப்படி அந்தக் கஷ்டங்களை நீக்க முடியுமோ அதற்கு முயற்சி எடுத்து அதற்கான வழிவகைகளை அரசாங்கம் செய்துவருகிறது.

திரு. கே. பாலசுப்ரமணிய அய்யர் : பத்து, 15 வருஷ காலமாகத்தான் எல்லாவற்றிற்கும் சிமிண்ட் என்று சொல்லுகிறார்கள். இதற்கு முன் அதேகம் கட்டிடங்கள் சண்ணும்பால் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. ஆகையால் இஞ்சினியர்களை இதுபற்றி விசாரித்து சிமிண்ட் மாத்திரம்தான் வேண்டுமா, சண்ணும்பு போன்றவற்றை உபயோகிக்கலாமா என்பதை அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்யுமா?

கனம் திரு. வி. ராமையா : இந்த நல்ல ஆலோசனையை நான் பரிசீலனை செய்வதற்குத் தயாராக இருக்கிறேன். குறிப்பாக இன்றைக்குள்ளே நிபுணர்கள், வேலை துரிதமாக நடக்க சிமிண்ட்டை உபயோகிப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். பழைய முறையில் சண்ணும்பு மற்ற பொருள்களைக் கொண்டு கட்டிடங்களைக் கட்டுவதற்கு அதிக காலம் தேவைப்படுகிறது என்ற நினைப்பு இருக்கிறது. நான் இப்போது இந்தப் பதிலோடு நிறுத்திவிடப்போவதில்லை. கனம் அங்கத்தினர் ஆலோசனையை மனதில் கொண்டு மற்ற இன்ஜினியர்களுடன் பேசி விவாதிக்கத் தயாராக இருக்கிறேன்.

Punnakail-Attur road

* 166 Q.—**SRI J. PONNUSWAMY VILLAVARAYAR :** Will the Hon. the Minister for Public Works be pleased to state the steps taken or proposed to be taken to complete the work on the Punnakail-Attur road in Tirunelveli district?

THE HON. SRI V. RAMIAH : Work of repairing the portions of the road damaged by floods in 1961 is in progress.

Kotwal bazaar

* 167 Q.—**DR. A. SREENIVASAN AND VIDWAN T. MUTHUKANNAPPAN :** Will the Hon. the Minister for Health be pleased to state—

(a) whether the Government are aware of the insanitary condition of the Kotwal bazaar and its environments; and

31st July 1962]

(b) if so, the action taken or proposed to be taken in this regard?

THE HON. SRIMATHI JOTHI VENCATACHELLUM : (a) The Commissioner, Corporation of Madras, has reported that sanitation is generally satisfactory but on festival days like Deepavalli, Pongal, etc., the place is rendered insanitary due to heavy accumulation of rubbish.

(b) The Corporation has made special arrangements for removing the rubbish in the evenings and nights.

வித்துவான் டி. முத்துக்கண்ணப்பன் : சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சர் அவர்கள் இந்த இடத்தைத் திடீர் பார்வையிட்டதன் விளைவாக ஏதாவது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறதா?

கனம் திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : சார், இதில் சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சர் திடீர் பார்வையிட்டார். ஆனால் அதைப்பற்றி நிரிபோர்ட் அவர்களைக் கேட்டால்தான் தெரியும்.

திரு. கே. ராமதாஸ் : சென்னை நகரத்தினுடைய மத்தியில் இருக்கிற கொத்தவால் பஜார் காரணமாக அசுத்தம், வியாதிகள் ஏற்படுவதன் காரணமாக சென்னைக்கு ஒதுக்குப் புறமாக இருக்கிற—சென்னைக்கு அடுத்திருக்கிற இடங்களில் அந்த கொத்தவால் பஜாரைக் கொண்டுபோக திட்டம் இருக்கிறதா?

கனம் திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : கொத்தவால் பஜார் தேவஸ்தானத்தைச் சேர்ந்தது. அந்தப் பொறுப்பு அவர்களுக்கும் கமிஷனருக்கும் தான் உண்டு.

திரு. கே. ராமதாஸ் : அதைப் பாதியாக ஆக்கி சென்னைக்கு இரண்டு கொத்தவால் பஜார் ஏற்படுத்த உத்தேசமுண்டா? இட நெருக்கடி, போக்குவரத்து வசதி இவைகளை முன்விட்டு மற்றொரு கொத்தவால் பஜார் ஏற்படுத்த ஆலோசிக்கப்படுமா?

கனம் திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : கனம் அங்கத்தினரின் ஆலோசனை கவனிக்கப்படும்.

SRI T. P. SRINIVASAVARADAN : Sir, are the Government aware of the fact that a fact finding committee was appointed two years ago and are they aware of the recommendations made by that committee regarding the location of the markets in the City of Madras? Sri V. V. Ramaswami was the Chairman of that Committee.

11-00
a.m.

THE HON. SRIMATHI JOTHI VENCATACHELLUM : Yes, Sir, it is true that that committee went into this question. The report of the Committee is under the consideration of the Government.

St. Martin's Hospital, Ramanathapuram

MR. CHAIRMAN : As the hon. Member Dr. A. Sreenivasan is not in his seat, the question and the answer thereto will be printed in the official report of the proceedings.

[31st July 1952]

* 168 Q.—**DR. A. SREENIVASAN** : Will the Hon. the Minister for Health be pleased to state with reference to the answer given to Legislative Council Question No. 319 on 31st August 1961 whether the authorities of St. Martin's Hospital, Ramanathapuram, called for applications preferably from Christians for employment as doctors?

THE HON. SRIMATHI JOTHI VENCATACHELLUM : Yes, Sir.

Fishermen co-operative societies

* 169 Q.—**SRI J. PONNUSWAMY VILLAVARAYAR** : Will the Hon. the Minister for Co-operation be pleased to state—

(a) the nature of concessions given to the fishermen co-operative societies with regard to the fishery rentals of Government-owned waters; and

(b) the preference, if any, given to fishermen community in the recruitment of men for the fishing operations of the Fisheries Department?

THE HON. SRI N. NALLASENAPATHI SARKARAI MANRADIAR : (a) & (b) The answers are * placed on the table of the House.

வித்துவான் டி. முத்துக்கண்ணப்பன் : ஐயா, மீன் துறையில் மீனவர்களுக்குப் போதிய சலுகைகள் கொடுக்கப்படுவதில்லை என்பது அரசாங்கத்திற்குத் தெரியுமா? அதைப் புனராலோசனை செய்து அதிகமான பேர்களுக்கு வேலை கொடுக்க அரசாங்கம் யோசிக்குமா?

கனம் திரு. என். நல்லசேனாபதி சர்க்கரை மன்றாடியார் : இப்போது என்னவிதமான வேலை கொடுக்க முடியுமோ அதைக் கொடுத்துக்கொண்டுதான் இருக்கிறோம்.

Population

MR. CHAIRMAN : We will now take up Sri L. S. Karayalar's question (No. 146).

* 146 Q.—**SRI L. S. KARAYALAR** : Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state—

(a) the population of the State; and

(b) the percentage of the different communities?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN (on behalf of the Hon. the Chief Minister) : (a) Provisional population total of this State as on 1st March 1961 is 33,650,917.

(b) These particulars were not collected during 1961, Census enumeration.

31st July 1962]

SRI L. S. KARAYALAR : Sir, will the Government at least consider the desirability of collecting these particulars regarding the backward class communities?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir, the backward class communities are already taken care of by the applications they make. It is unnecessary to make an enumeration of these communities.

MR. CHAIRMAN : Questions are over.

[Note.—An asterisk (*) at the commencement of a speech indicates revision by the Member.]

II.—ANNOUNCEMENTS.

(1) MESSAGES FROM THE GOVERNOR.

MR. CHAIRMAN : I have received messages from the Governor of Madras recommending to the Madras Legislative Council the consideration of the following Bills as passed by the Legislative Assembly :—

- (1) The Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962.
- (2) The Madras Electricity (Taxation on Consumption) Bill, 1962.
- (3) The Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Amendment Bill, 1962.

(2) MESSAGES FROM THE ASSEMBLY.

MR. CHAIRMAN : I have also received messages from the Hon. Speaker, Madras Legislative Assembly, transmitting copies of the following Bills as passed by the Assembly and signed by him, for the recommendation of the Council, and certifying that the Bills are Money Bills within the meaning of Article 199 of the Constitution of India :—

- (1) The Madras Stamp (Increase of Duties) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 8 of 1962).
- (2) The Madras Betting Tax (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 9 of 1962).
- (3) The Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 10 of 1962).
- (4) The Madras Electricity (Taxation on Consumption) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 12 of 1962).
- (5) The Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Amendment Bill, 1962 (L.A. Bill No. 13 of 1962).

I have also received a message from Hon. Speaker, Madras Legislative Assembly, regarding amendments to the Rules for the Co-optation as Councillors of persons belonging to Scheduled Castes by the Elected Members of the Council under the Madras City Municipal Corporation Act, 1919 (Madras Act IV of 1919) issued in G.O. Ms. No. 1190, Local Administration, dated the 23rd

[Mr. Chairman]

[31st July 1962]

May 1962 published in the *Fort St. George Gazette*, dated 24th May 1962 carried in the Assembly, for the concurrence of the Legislative Council.

III.—CALLING ATTENTION TO DEARTH OF SCIENCE AND MATHEMATICS ASSISTANTS IN HIGH SCHOOLS.

MR. CHAIRMAN: We will now take up the call attention notice of the hon. Member Sri S. K. Sambandhan.

SRI S. K. SAMBANDHAN: Mr. Chairman, Sir, with your permission, I call the attention of the Hon. the Minister for Finance, to a matter of urgent public importance, namely, the dearth of science and mathematics trained assistants in the high schools under private, Government and local boards managements as a result of which science and mathematics classes are allowed to be handled by untrained science graduates, which leads to fall in standards. There are some District Board Schools where not even untrained graduates are posted to teach these subjects.

Some managements have, out of necessity, to pay more to these categories of teachers, which are not taken into account for grant purposes. The Government are aware that the professional colleges like medical and engineering, attract the best of the P.U.C. Science and Mathematics group students; only those who do not secure seats in the above professional colleges, are taking to graduate courses in these subjects and teaching, since there is not much prospect of promotion in the teaching profession. So, it is most urgent and imperative for the Government to start more training colleges to train science and mathematics assistants and also to revise the pay scales of these teachers, to attract more of talented graduates in science and mathematics to the teaching profession.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: Sir, I would like to make the following statement with reference to the matter raised by the hon. Member.

There are 18 institutions for training of B.T. teachers (men and women) including the B.Ed. section of the Annamalai University and the Annammal Training College, Tuticorin, opened this year. Every Training College has facilities for training teachers in Science and Mathematics. It is expected that in these training institutions about 400 teachers would be trained in each of the two subjects, namely, Mathematics and Science. As the strength in the optional groups in the B.T. Course has not been fixed, it is open to the heads of Training Colleges to increase the number of students for Science and Mathematics consistent with the availability of laboratory facilities and with the permission of the University of Madras.

Consequent on the Madras Pay Commission Report, the scales of pay of trained graduates have been enhanced to Rs. 140—5—180—10—250 as against the old scale of Rs. 85—5—125—10—175 with

31st July 1962] [Sri M. Bhaktavatsalam]

effect from 1st June 1960. It is expected that a sufficient number of qualified candidates would become available in due course in view of this recent revision of pay scales.

Details regarding the number of vacancies in the posts of Science and Mathematics B.Ts. in High School under all managements are not available with Government. It is likely that there are some difficulties in securing the services of trained graduates in Science and Mathematics for employment in high schools opened in rural areas. If any large scale difficulty is felt, Government will take necessary action.

IV.—GOVERNMENT BILLS.

(1) THE MADRAS MOTOR VEHICLES TAXATION (AMENDMENT) BILL 1962 (L.A. BILL NO. 10 OF 1962).

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Mr. Chairman, Sir, I move—

That the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill^a, 1962 (L.A. Bill No. 10 of 1962), as passed by the Assembly, be taken into consideration.

Sir, the proposals for additional taxation envisaged in this Bill as well as the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Amendment Bill, 1962 which will come up before the House shortly are intended to raise more funds to facilitate implementation of schemes of national development in the Third Plan.

For over nine years there has been no increased levy of tax on buses and goods vehicles notwithstanding the fact that the transport operators have had a distinct advantage as a result of improved road conditions and the phenomenal growth in the traffic offering. Though there has been an increase in the cost of operation, there has also been an increase in the income derived by the transport operators not only on account of the increase in traffic offering but also on account of the increased daily mileage allowed for buses.

The present rates of quarterly taxation on buses do not vary with the daily mileage done by the buses. We, therefore, decided to divide the passenger buses into different slabs according to the distance covered by them and levy suitably enhanced rates for each slab.

Similarly, the existing rates of taxation on goods vehicles have been altered suitably so that vehicles of higher laden weights pay proportionately larger amounts.

The rates for vehicles not fitted with pneumatic tyres are 50 per cent higher than those fitted with pneumatic tyres. This differential is kept up in the new scheme of taxation.

[Sri M. Bhaktavatsalam] [31st July 1962]

Opportunity has also been availed of to make marginal adjustments in view of the change over to the metric system.

We are satisfied, after examining all aspects, that the transport industry can bear the burden of additional levies proposed and that the additional taxation will not do more than reduce to some extent the margin of profit now accruing.

I would, therefore, request the House to accept the motion.

MR. CHAIRMAN : Motion moved—

‘ That the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 10 of 1962), as passed by the Assembly, be taken into consideration ’.

SRI K. BALASUBRAMANYA AYYAR : Mr. Chairman, Sir, after hearing the very moderate and reasoned speech of the Mover of the Bill, I still regret to say that I will have to oppose this Bill. The chief reason given is that it is intended to raise finance for the Third Plan Schemes. But it is forgotten that this roadway transport industry is a very important industry rendering a very essential service in the State. We should remember that first The Plan also includes the maintenance and the promotion of transport services also. That is one of the greatest necessities at the present stage when there is so much economic activity all round. Therefore, I would submit first for the consideration of the Government that the transport industry as such is an important industry which has to be protected and nursed according to the plan itself. Therefore, any taxation, in addition to affecting that industry, may very well affect our other economic activities also. To select the transport industry for increased taxation, according to me, is not a right step at all.

Sir, the Hon. the Mover of the Bill said that the Government had not increased the tax for this industry for the past ten years. They do not seem to have taken into consideration the fact that the cost of all the other things connected with that industry has increased. The excise duty and the various other things have increased. For instance, the cost of chassis, according to the figures given by the industry, has increased from Rs. 23,000 to Rs. 45,000. The cost of fuel has also risen from Rs. 1.6 to Rs. 2.40. The cost of spare parts has increased. The administration cost has increased. The operating cost has increased. Therefore, except a very few big people, all the others would greatly suffer on account of this increased taxation. To say that there has been no increase in the tax for the past ten years and, therefore, they are increasing the tax now, would be only to take note of one portion of the picture and not of the whole picture. When the cost of all the other things connected with the industry has increased, this increase in tax also will act as a heavy burden on the industry. The contention of the Government that the industry can bear this additional burden is not accepted by the industry. In fact a memorandum was presented by the Industry to the Hon. Minister and

31st July 1962] [Sri K. Balasubramanya Ayyar]

later on also submitted another memorandum to him answering various queries connected with the industry. From the particulars furnished in these memoranda it will be found that though the tax had not been increased from 1952 up to now, still on account of the various other factors connected with industry such as increased cost, licence fees, etc., it would be better not to increase the tax still further. It was increased in 1949. It was again increased in 1952. I am not able to understand the full significance of the slab system, because I am not connected with the industry. They say that the slab system will cause great inconvenience. Nowadays people have come to use buses and lorries more and more.

11 10
a.m.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: The slab is on mileage.

SRI K. BALASUBRAMANYA AYYAR: I know that. But the difficulty is that when there are big buses, mileage is also affected. They say like that. I am not going to take more time on this. This is peculiar to the industry, and members of that industry will be able to convince the Government better. So far as the tax is concerned, the tax will operate heavily on the industry. It will also affect the large population of our country. They may not increase the bus fares. So far as goods traffic is concerned, there will be increase in fares. The railways are of no use in our country at the present moment. I can say that very strongly. On account of overcrowding in the trains, the late running of trains, and the bottleneck in goods traffic, the railways have become practically of no use so far as transport of goods is concerned. Even for passengers, the railways are of no use. The third class passengers find it difficult after they enter the train to remain in. But there is the difficulty for the first class passenger to enter the train (laughter). One can never believe that a train will arrive and depart according to schedule. The Trivandrum Fast Passenger always comes late. It is a rule with it to come late. I am reminded here of the joke in tit-bits when one said that the train scheduled to arrive at 8 o'clock did arrive punctually at 8 o'clock and another remarked that that train should have arrived at 8 o'clock the previous day. We are in this position. Therefore, the lorry operators have to increase their fares. Someone said that there was picketing against the increase in rail fares. I am here embarking upon the principle and necessity of the essential services. When we want to tax a service, it is better not to tax the lorries which have become very essential nowadays. The State has a duty to help the movement of traffic. Only the private operators have been allowed to do this duty by the State. In order to finance the Third Five-Year Plan schemes, we should not tax the transport industry. The members of this industry feel that the tax will be a heavy burden on them. Somebody asked the question, 'Then, why not go out of the industry?' For big companies to go out of the industry, it will take ten years and more.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: No responsible man will say that.

[31st July 1962]

SRI K. BALASUBRAMANYA AYYAR: Somebody said it. There are intelligent people also to say that. This question cannot be asked. My submission is that instead of increasing the taxation both for the vehicles and the passengers, it is better to give it up for some time. I do not agree with the argument that it is for finding resources for financing the Third Five-Year Plan schemes. If the Government want to tax the luxury goods, let them do so. For instance, the Government want to have the betting tax. All right; let them have it. There are other ways of getting money. So far as this tax is concerned the industry has categorically stated that it will cripple the industry. The operators assembled at a big meeting and discussed things. They have met the Chief Minister and also the Finance Minister. I am not here going to repeat all that they have stated in the memorandum given to the Government. They have given various cogent reasons against the imposition of this tax. They have given figures to show how the tax will affect them. I think on the whole their facts are correct. At any rate, there is nothing for me to doubt the correctness of their figures. After looking into the memorandum, I would submit that they have made out a very good case. This tax will hit hard both the big transport and the medium transport industry. Road transport has also to be developed. It is part of the Government's plans. That we must not forget. There are many uneconomic routes in which there is not much profit. These routes must be developed to become economic. This industry also has to be developed in the five-year plan period. We must never forget this. It is not right to cripple the industry or to curb the enthusiasm of the private operators. The Government have not been doing that, and they do not propose to do it. I for one do not advocate it. It is better on the whole to leave it to the private industry, unless they fail in their duty. All those connected with the industry between 1952 and 1962 have categorically stated that the wages of workers have now increased. Under the Madras Transport Workers rules, various amenities have to be given to the employees and this industry has to bear the cost thereof. Therefore, if you look into the whole figures, it will be seen that the transport industry will have to bear a very heavy burden. Under these circumstances, I would very much like to oppose the Bill on the principle of taxation, on account of the wrong way in which they have approached the question of financing the Third Plan and also on account of the fact that the industry cannot bear the burden.

11 20
ச.ம.அ.

திரு எஸ். கே. சம்பந்தன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த மோட்டார் வரி திருத்த மசோதாவைப் பற்றிச் சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். மோட்டார் வாகனவரி விதிப்புக் கொள்கையை ஒப்புக்கொள்ளுவது நியாயம்தான் என்று மந்திரி அவர்கள் தெரிவித்துள்ளார். மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திற்குத் தேவையான நிதி வசதிகளைப் பெருக்குவதற்கே, இந்த வரி விதிக்கப்படுவதாக அவர் கூறியுள்ளார். மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கு மூலதனம் தேவைதான். அதற்காக வரி

31st July 1962] [திரு. எஸ். கே. சம்பந்தன்]

விதிப்புக் கொள்கையை மேற்கொள்ளுவதும் அவசியம்தான். ஆனால் அது அளவுடன்தான் இருக்கவேண்டும். மோட்டார் வாகன வரி விதிப்புக் கொள்கையில் சில விஷயங்களைக் கவனத்தில் கொள்ளவேண்டும். தமிழ் நாட்டில் இருக்கின்ற மோட்டார் லாரி முதலாளிகளில், ஒரு பஸ், ஒரு லாரி வைத்திருக்கின்றவர்கள் ஏராளமாக இருக்கின்றார்கள். ஐந்து பஸ்களுக்கும், ஐந்து லாரிகளுக்கும் குறைவாக உள்ள சொந்தக்காரர்கள் ஏராளமாக இருக்கின்றார்கள். அவர்களையும், 10, 20, 100க் கணக்கில் பஸ்களையும், லாரிகளையும் வைத்துக்கொண்டிருக்கின்றவர்களையும், ஒரே நிலையில் வைத்து, இந்த வரி விதிப்பைக் கொண்டு வந்திருப்பது மிகவும் வருந்தத்தக்க விஷயமாகும். ஐந்து பஸ்களுக்கும், ஐந்து லாரிகளுக்கும், குறைவாக வைத்துக் கொண்டிருக்கின்றவர்கள் வரும்மானத்தை எந்த விதத்தில் கணக்கெடுத்து இருக்கிறார்கள் என்று எனக்குப் புரியவில்லை. ஐந்து பஸ்களையோ அல்லது ஐந்து லாரிகளையோ, அல்லது அதற்கும் குறைவாகவோ வைத்து ஒட்டுகின்றவர்களுக்கு, லாபம் — சொற்பமாகத்தான் கிடைக்குமென்று எனக்குத் தெரியவருகிறது. அதிலும் முக்கியமாகக் கூட்டுறவு முறையில் இந்தத் தொழிலை நடத்துகின்றவர்களின் நிலையை நாம் ஆராய்ந்து பார்த்தால் தெரியும். தென்ஓற்காடு மாவட்டத்தில் மாஜி ராணுவத்தினர் ஏற்படுத்தியுள்ள கூட்டுறவு மோட்டார் போக்குவரத்து சங்கத்தில் பத்து பஸ்களுக்குக் குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. இந்த சங்கம் பஸ் போக்குவரத்தைச் சரி வர நடத்தி வந்த போதிலும், அதற்குப் போதிய லாபம் கிடைக்கவில்லை என்று தெரிகிறது. 10, 20 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்துக் கொண்டிருக்கின்ற முதலாளிகளுக்கு லாபம் நிறையக் கிடைக்கலாம். முக்கியமாக இந்தத் தொழிலில் அதிக லாபம் கிடைக்கிறவர்களுக்கும், குறைந்த லாபம் அடைபவர்களுக்கு மிடையே வரி விதிப்பில் மாறுதல் இருக்க வேண்டும். ஐந்து அல்லது அதற்குக் குறைவாக வைத்துக்கொண்டுள்ள பஸ், லாரி சொந்தக்காரர்கள், அதிக லாபம் சம்பாதிக்க முடியாது. சம்பாதிக்கவும் வழி இல்லை. ஏனென்றால் பெரிய முதலாளிகளைப் போல அவர்கள் பஸ், லாரி வாகனங்களுக்குத் தேவையான சாமான்களை ஒரே காலத்தில் வாங்கி ஸ்டாக்கில் வைத்துக் கொள்ளும் வசதியும் சக்தியுமில்லை. அவர்களுக்குத் தேவையானபோது வாங்கிக் கொள்வதால் அதிக விலை கொடுக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. அதனால் அவர்களுக்குச் செலவு அதிகமாகிறது, லாபம் குறைவாகிறது. ஆகவே, ஐந்து பஸ்களுக்கும், ஐந்து லாரிகளுக்கும் குறைவாக வைத்துக்கொண்டுள்ள சொந்தக்காரர்களுக்கெல்லாம் இந்த வரி விதிப்பிலிருந்து விடுக்கலிடுங்க, அரசாங்கம் முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். பஸ் சொந்தக்காரர்களைப்போல, லாரி சொந்தக்காரர்களுக்கு, பெர்மிட்டு வாங்குவதில் கஷ்டமில்லை. இந்தத் தொழிலில் ஈடுபடவேண்டுமென்று நினைக்கிறவர்கள், முதலில் லாசிதான் வாங்க முன் வருகிறார்கள். அதைச் சுலபமாக வாங்க முடிகிறது. அதனால் லாரிப்போக்குவரத்தில் அதிகமாகப் போட்டி ஏற்பட்டிருக்கிறது. போட்டி இருப்பதினால், அவர்கள் அதிக

[திரு. எஸ். கே சம்பந்தன்] [31st July 1962]

லாபம் சம்பாதிக்க முடிவதில்லை. இதை எல்லாம் மனதில் கொண்டு ஐந்து வண்டிகளுக்குக் குறைவாக வைத்துக்கொண்டிருப்பவர் கூடுதல், வரி விலக்கு அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

திரு. எம். சுப்பையா செட்டியார் : தலைவர் அவர்களே, இந்த பஸ், லாரி, வரித்திருத்த மசோதாவின் மேல் சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். இந்தத் தொழிலில் நிறைய லாபம் கிடைக்கிறதென்று சிலர் நினைக்கின்றார்கள். ஏதோ சில ரூட்டுகளில் லாபம் அதிகமாகக் கிடைக்கலாம். ஆனால் பெரும்பாலாக போக்குவரத்தில் போட்டி ஏற்பட்டுள்ள ரூட்டுகளில் லாபம் சொற்பமாகத் தான் கிடைக்கிறதென்று தெரிகிறது. பஸ்களைப் போலவே, லாரிகள் போக்குவரத்திலும், போட்டி அதிகரித்துள்ளதால், லாரி சொந்தக்காரர்களும், அதிக லாபம் சம்பாதிக்க முடியாது. மேலும், பஸ், லாரிகளுக்குத் தேவையான சாமான்களின் விலைகள் அதிகரித்துவிட்டதன் காரணமாக, அதன் சொந்தக்காரர்களுக்குச் செலவு அதிகரித்து விட்டது. குறிப்பாக டயர்களின் விலை அதிக அளவு உயர்ந்துவிட்டதாலும், பஸ், லாரிகள் உபயோகிக்கும் டீசல் எண்ணெயைப் பொறுத்த வரை, முன்பு ஒரு ரூபாயிக்கு விற்ற எண்ணெய் இன்றைக்கு 2½ ரூபாயாக உயர்ந்து விட்டதன் காரணம், டீசல் எண்ணெய்க்கு 100 சதவிகிதம் வரியை உயர்த்தி யிருப்பதால்தான் என்பதாலும், இந்தத் தொழிலை நடத்துகிறவர்களுக்குச் செலவு அதிகரித்து விட்டது. மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திற்கு வேண்டிய நிதி வசதியைப் பெருக்குவதற்காக இந்த வரி விதிப்பு கையாளப்பட்டுள்ளதாக மந்திரி அவர்கள் கூறியுள்ளார். ரூபாயிக்கு மதிப்புத் தன்மை இப்போது குறைந்திருப்பதால், அரசாங்கத்திற்குப் பணம் தேவை என்பதற்காக இந்த வரி போட்டிருப்பதாகக் கூறப்படுகிறது. உண்மைதான். இருந்தாலும் பஸ், லாரிகள் போக்குவரத்தை ஊக்குவிக்கும் நோக்கத்தில் சில விஷயங்களை நாம் கவனிக்க வேண்டும். நான் ஒன்று மட்டும்கூற விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு லாரி போக்கு வரத்து நாட்டில் இல்லை என்றால், நமக்குக் கிடைக்க வேண்டிய சாமான்கள் வேண்டிய நேரத்தில் கிடைக்காது. ரயில்வேயை நம்பிக் கொண்டு நாம் எந்தக் காரியத்தையும் சரிவரச் செய்ய முடியாது. ரயில்வேயில் கொண்டுவர சரக்குகளை பூக் (Book) செய்தால், குறிப்பிட்ட காலத்தில், அதாவது 2, 3 நாட்களில் அவை வந்து சேருவதில்லை. 5 மாதங்கள் ஒரு வருடம்கூட காலதாமதமாகி விடுகிறது. ரயில்வே வாகனங்களுக்காக (Waggon) பல மாதங்கள் காத்துக்கொண்டிருக்க வேண்டியிருக்கிறது. இந்தக் கஷ்டங்களை எல்லாம் போக்கும் வகையில் லாரிப் போக்கு வரத்து நல்ல முறையில் வேலை செய்து வருவதை அரசாங்கம் ஊக்குவிக்க முன் வருவண்டும். அதற்கு மாறாக, அவைகள் மேல் நிறைய வரி போட்டால், அதனால் போக்கு வரத்து பாதிக்கப்படுமென்று நான் கருதுகிறேன். போக்கு வரத்து பாதிக்கப்பட்டால், நமக்குக் கிடைக்க வேண்டிய சாமான்கள் சரிவரக் கிடைக்காது, மேலும் விலைவாசிகள் உயர்ந்துபோகக்கூடும். ரயில்வேயின் மூலம்

31st July 1962] [திரு. எம். சுப்பையா செட்டியார்]

சாமான்கள் போக்குவரத்து கஷ்டமாகி விட்டதால், லாரிகளையோ பஸ்களையோ நாம் நம்பிக் கொண்டிருக்கவேண்டியதாகிறது. ஏற்கெனவே பஸ், லாரி சொந்தக்காரர்கள், இந்த வரி விதிப்பால், அவர்களுக்கு ஏற்பட்டுள்ள கஷ்ட நஷ்டங்களைக் குறித்து அரசாங்கத்திற்கு மகசூர் (Mahazar) சமர்ப்பித்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் எப்படி போக்குவரத்தைச் சரிவர நடத்த முடியும் என்பதை அரசாங்கம் சீர்தூக்கிப் பார்த்தால் சௌகரியமாக இருக்குமென்று கருதுகிறேன். இதை எல்லாம் யோசனைசெய்து போக்குவரத்து வசதியில் இடைஞ்சல் ஏற்படாமல் இருக்கவும் மேலும் இந்த வசதி அதிகரிக்கும் வகையில், அரசாங்கம் நடந்துகொள்ள வேண்டுமென்றால், பஸ், லாரிகளுக்கு நிறைய வரி போடாமல் இருக்கவேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

* திரு. எம். சேஷாச்சாரியார் : தலைவர் அவர்களே, இந்த மோட்டார் வரிதிருத்தம் மசோதாவை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு எங்கே பார்த்தாலும் அவசியமாக மனதில் பிதியும் அவநம்பிக்கையும் விழும்படியாக, இந்த வரியை எதிர்த்துப் பிரசாரம் அதிகமாக நடக்கிறது. இந்த வரி விதிப்பின் மூலம் பெரிய மூலதனத்தை வைத்து நடத்துகின்ற பஸ் முதலாளிகளுக்கு அதிகமாக நஷ்டமுண்டாகுமென்றும், அதன் காரணமாக, நாட்டில் போக்குவரத்து கெட்டுப்போய்விடுபென்றும், மக்களுக்கு அதனால் கஷ்டமுண்டாகுமென்றும், கூப்பாடு போட்டு வருகிறார்கள். இந்த வரி விதிப்பை எதிர்த்துத் தான் பிரசாரம் அதிகமாக நடக்கின்றது. கடந்த 1931-ஆம் ஆண்டில் toll gate ஐ எடுத்ததுமுதல் கொண்டதான் மோட்டார் வாகனங்களுக்கு வரி விதிப்பு ஆரம்பமானது. அதற்கப்புறம், 1949-52-ல் வந்த சட்டம்தான் முக்கியமானது. பாசஞ்சர்கள் (Passengers) மேல் வரி போடுவது 1952-விருந்து தான் ஆரம்பமாக இருக்கிறது. இந்தத் தொழிலை நடத்தினவர்கள் அந்த காலத்திலே, 1939-ஐ எடுத்துக்கொண்டால் ஏகப்பட்ட பேர் நஷ்டப்பட்டு போய் விட்டார்கள். முன்னே என்ன நடக்கும்? பஸ் ஸ்டான்டிலே எல்லாவற்றுக்கும் கங்காணி வைத்து இருப்பான். லாரி சாமான் ஏற்ற என்று கங்காணி வைத்திருந்த நாள் உண்டு. இப்போது க்யூவிலே நிற்கிறார்கள் ஜனங்கள். லாரிகளைக் கஷ்டப்பட்டு பிடிக்க வேண்டியிருக்கிறது. அதனால் தான் சீக்கர்கள் அதிகம் சம்பாதிக்கிற லாபத்தைக் குறைக்கிறார்கள். இந்த 10 வருஷத்திலே கொஞ்சம் சௌகரியமான நிலைதான். இந்த 10 வருஷம் நல்ல வியாபாரம். இப்போது குறைத்துக் கொள்ளுங்கள் என்றால், கஷ்டம் இருப்பது நியாயம். இந்த Bus owner கள் செய்த நல்ல காரியம் என்னவென்றால், எல்லா பஸ்களும் நல்ல பஸ்களாகத்தான் இருக்கின்றன. சந்தமான பஸ், ஓட்டை ஓடைசல் இருக்காது. நல்ல பஸ்கள், லாரிகள் போகின்றன.

சில Concessions கொடுத்திருக்கிறார்கள். ரூ. 900 என்று இந்தவதை ரூ. 800 என்று குறைத்து இருக்கிறார்கள். Mile அதிகமாகப் போகிறவர்களுக்கு அதிக ரேட், மைல் அதிகமாகப்

[திரு. எம். சோஷசாரியார்] [31st July 1962]

போனால் அதிகம் துட்டுவரும் என்று தெரிகிறது. அதிக distance போவதற்கு ரேட் அதிகமாக காரணம் என்ன? ஜனங்கள் இங்கேயே ஏறிவிடுகிறார்கள். 200 மைல் போகிறேன் என்றால் ரூ. 200 நான் டிக்கட் வந்துவிடுகிறது. 3 நாளைக்கு முன்னால், Reserve ஆகி விடுகிறது. கொஞ்ச தூரம் போகிறவர்களுக்குக் கஷ்டம், சின்ன ஆபரேட்டர்களுக்கு லாபம் குறைவாக இருக்கும். ஒன்று சொல்லலாம். இந்த இரண்டு விதமான வரிகளையும் யோசித்துப்பார்த்தால், இரண்டு விதமான வரி இயற்றவேண்டிய அவசியம் கிடையாது. Motor Vehicles Tax ownership வைத்துக் கொண்டு இருப்பதற்கு tax கொடுத்து ஆக வேண்டும். சம்பாதித்துக்கொடுக்க வேண்டியது 1952 வது ஆக்ட் கீழே தான். வருமானத்தின் மீது கொடுக்கவேண்டும். Pay as you earn என்று சொல்வது இந்த ஒரு வரியை மாத்திரம் உயர்த்தினால் நியாயம், நன்றாக இருக்கும் என்று சில பேர் சொல்லலாம். சின்ன பஸ்காரர்களுக்கு அசௌகரியமாக இருக்காதா? பஸ் ஓனர்கள் என்ன நினைக்கிறார்கள்? எனக்கு ஒரு வேடிக்கையான சந்தர்ப்பம் கிடைத்தது. ஒரு Ex.-M.L.A. சொன்னதாகச் சொன்னார். 20 ஏக்கர் நஞ்சை நிலம் வைத்துக் கொள்வதற்கு அல்லது பஸ் வைத்துக்கொள்கிறதற்கு என்று கேட்டார்களாம். பஸ் இருந்தால் போதும் என்று சொன்னதாகச் சொன்னார்கள். இந்த வரி வருவதற்கு முன்னால் சொன்னதாகச் தெரிகிறது. சர்க்கார் இப்போது பண்ணியிருக்கிறது நியாயம் என்று தோன்றுகிறது. இந்த மசோதாளை நான் ஆதரிக்கிறேன்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்: கனம் தலைவர் அவர்களே, நான் முன்பு குறிப்பிட்டது போல இந்த வரிகளெல்லாம், இவர்கள் சம்பாதிக்கிறார்கள், இதிலே நாம் பங்கு கொள்ளவேண்டும் என்ற அடிப்படையிலே போடப்பட்டவை அல்ல. சாதாரணமாக வரிபோடுகிற முறையிலேயே இந்த வரி போடுகின்ற யோசனை அரசாங்கத்துக்கு வந்தது. வரி போடுவது மக்களுக்கு வேண்டிய தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்கேயாகும். வரவு செலவுத் திட்டத்தை சமர்ப்பித்தபோது குறிப்பிட்டதுபோல, 3-வது ஐந்தாண்டுத் திட்டம் பெரிய திட்டம் அல்ல. அதைக் குறைக்கக்கூடாது. திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கு வருவாய் போதவில்லை. எனக்கு விழுகிறது. அதைச் சரிகட்ட வேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடு இந்த வரி பிரேரணைகள் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளன. ஆனால் இந்த வரிகளைத் தாங்க முடியாதவர்கள் மீது போட வேண்டும், சுமையாக சுமத்த வேண்டும் என்ற எண்ணம் அரசாங்கத்துக்குக் கிடையாது. கனம் அங்கத்தினர் திரு. பாலசுப்ரமணிய அய்யர் அவர்கள் சொன்னார்கள் Transport நல்ல சேவை செய்கிறார்கள் என்று. லாரி வைத்துக் கொண்டிருக்கிறவர்கள் லாரியிலே இட வசதி கொடுக்கிறார்கள். இதை அரசாங்கம் உணர்ந்திருக்கிறது. இவர்கள் சேவை புரிகிறதோடு வரி கொடுக்கிறார்கள். அதனால் அன்றாடம் ஒரு பொன் முட்டை இடுகிற வாததைப் போன்று எல்லா முட்டைகளையும் எடுத்துக்கொள்கிறோம் என்று சொல்கிற தன்மையில் இந்த அரசாங்கம் இல்லை. அரசாங்கம் நிலைமையை நன்கு உணர்ந்து

31st July 1962] [திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

இருக்கிறது. இவர்கள் நல்ல சேவை செய்கிறார்கள்; இவர்களுக்கு பாதகம் ஏற்படக்கூடாது; இது முக்கியமான தொழில் என்று உணர்கிறேன். Transport என்பது 3-வது திட்டத்தில் முக்கியமான அம்சம் வியாபார வளர்ச்சி அடையவேண்டுமானால், Transport வளர்ச்சி ஏற்படவேண்டும். மோட்டார், பஸ், லாரி நல்ல போக்கு வரத்து இருக்கிறது என்று பெருமைப்படுகிறோம். இதற்கு அடிப்படையானது ரோட், ரோட் இல்லாமல் Transport கிடையாது. இந்த ரோடுகளை அரசாங்கம் பராமரிக்கிறது, செப்பனிடுகிறது, புதுப்பிக்கிறது. இந்த ரோடுகள் இருப்பதால் பஸ்களுக்கு நல்ல பேர். இந்த ரோடிருப்பதால் தான் நல்ல Bus வைத்திருக்கிறார்கள். பெரிய தொழில் அதிபர் ஒருவர் கொஞ்ச நாளைக்கு முன்னாலே ஒரு சம்பவத்தைச் சொன்னார். குறிப்பிட்ட ரோடில் அந்த பஸ் விட்டுக் கொண்டிருந்தார்கள். அங்கே இவர்கள் Work shop இருந்தது. இந்த ரோட் நன்றாக இல்லை என்றும் சரிபடுத்த வேண்டுமென்றும் சொன்னார்கள். ஒரு மாதத்திலே பார்த்தால், இவர்கள் Bill ரொம்பக் குறைந்தது. ஏதோ மோசம் நடந்திருக்கிறது என்று பரிசீலனை செய்தார்கள். ஒன்றும் ஏற்படவில்லை. அதற்கப்புரம்தான் தலைமை புரிந்தது. Road சீர்திருத்தப்பட்டது. Workshop Bill ரொம்பக் குறைந்து போய் விட்டது என்று புரிந்து இதை அவர்கள் என்னிடம் சொன்னார்கள். Road முக்கியமானது. 1953-54-ஆம் ஆண்டிலே வரி உயர்த்தப்பட்டது என்று சொன்னார்கள். அதற்கு முன்னால் இந்த வரி வருமானம் சுமார் 3 கோடி, 1949-லே ஏற்றின பிறகு 3 கோடி ரூபாய் Transport வரியிலே வரும். ரோடுக்கு 3 கோடி ரூபாய் நாம் செலவு பண்ணிக்கொண்டிருந்தோம். மற்ற மாநிலங்களில் இருக்கும் நிலைமையைப் பார்த்திருக்கிறேன். பஸ் வருமானம் எவ்வளவு வருகிறதோ அதை ரோடிலே செலவழிப்பது மற்ற மாநிலங்களிலே கிடையாது. இங்கு செலவழித்துக்கொண்டு வந்தோம். இப்போது Bus விடுகிற செலவு அதிகமாகிறது என்றார்கள். ரோடு செலவு ஆகவில்லையா இந்த வரிக்கு முன்னால்?

ஒரு அங்கத்தினர்: இப்போது 7 கோடி Taxation -லே வருகிறது.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்: ஆறு கோடிக்கு மேலே போகிறது. முன்னே 3 கோடி இருந்தது. இன்னும் நல்ல ரோடு வேண்டும். பஞ்சாயத்து யூனியன் ரோடிலே பஸ் போடுகிறார்கள். செலவு மாத்திரம் பார்த்தால் இதற்கு முன்னால் போட்ட வரி ஏறக்குறைய ரோடுக்குச் செலவாகிறது. வருவாயைப் பெருக்குவதற்கு வரி போடுகிறோம். இல்லை என்று சொல்லவில்லை. அவர்கள் லாபத்திலே ஒரு பகுதியை Income-tax -ஆகக் கொடுக்கிறார்கள். மற்ற வரிகள் கொடுக்கிற மாதிரி லாபத்திலே பகுதியாக இருக்கிறதே தவிர வரி ஒன்றும் இல்லை.

இந்த வரியிலே Slab முறை பற்றிச் சொன்னார்கள். அதிக மைல் ஓட்டுகிறவர்களுக்கு வசதி இருக்கும். குறைந்த மைல் ஓட்டுகிறவர்களுக்கு வரி குறைவாக இருக்க வேண்டும். ஒரே Rate -ஆக இருப்பது குறைந்த மைலுக்கு ஓட்டுகிற

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

[31st July 1962]

11-40
a.m.

வர்களுக்குக் கஷ்டத்தைக் கொடுக்கும். முன்னே இருந்து 60, 65, 70 வரையில், ஆந்திராவிலே சீட்டுக்கு 67 ரூபாய். இது குறைந்த மைல் ஓட்டுகிறவர்களுக்கு பாகத்தை ஏற்படுத்துகிறது. Motor Vehicles Taxation -லே வரி போட்டது எல்லாம் 5 ரூபாய் அதிகம் போட்டிருக்கிறது. ஆனால் Slab வைத்திருக்கிறோம். நகர பஸ்களுக்கும் Slab Mofussil பஸ்களுக்கும் வித்தியாசம் காட்டப்படுகிறது. நகர பஸ்ஸில் Standing Passengers பற்றி நிர்வாகம் கவனித்து இந்த அதிக வரி வேண்டாம் என்று வைத்திருக்கிறது. இதில் லாரிகளைப் பொறுத்த மட்டில் லாரிகள் ஓட்டுவதில் கஷ்டம் இருக்கிறது என்பதை அரசாங்கம் நன்றாக உணர்ந்திருக்கிறது. ஆகையால் தான் இரண்டு சட்டத்திலும் சலுகை—முதலில் யோசித்ததைவிட அதிகச் சலுகை கொடுப்பதற்கு முன்வந்தோம்—ரூபாய்க்கு 3-லிருந்து 6 த.பை. ஆக உயர்த்துவதாக முன்பு இருந்தது—அதை 5-ஆக குறைத்தோம். அதற்கு திருத்த கொண்டுவந்து 5 என்று குறைத்து நிறைவேற்றப் பட்டது. அதற்குத் தகுந்தபடி கம்பெனன்ட் 45-லிருந்து 37½ ரூபாயாகக் குறைத்திருக்கிறோம். அது இல்லாமல் லாரிகளுக்கு இந்த சட்டத்தில் விகிதங்களையும் குறைத்திருக்கிறோம். 900-லிருந்து 800 ஆகக் குறைத்திருக்கிறோம். ஒவ்வொன்றுக்கும் குறைத்திருக்கிறோம். 9 டன்னுக்கு மேல் ஓட்டக்கூடாது என்று முன்பு இருந்தது. இப்போது 12 டன்னுக்கு அனுமதி கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. 12-க்கு மேலே உள்ளவற்றுக்கு ரூ. 60 உயர்த்துவதாக இருந்தது. இப்போது அது இல்லை. 12 டன்னுக்கு மேல் இல்லை. அதற்கு மேல் போனால் ரோடு அதிகமாகப் பாதிக்கப்படுகிறது. அதிக பாரம் அதிக வேகம்—கட்டுக்கு அடங்காத வேகம் போவதால் ரோடு கெட்டுப்போகிறது. இருந்தாலும் கம்பெனன்ட் வைத்திருக்கிறோம். அதோடு பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில், அதிக வருமானம் இல்லாதவர்கள் என்ன செய்வார்கள்—ஒன்றிரண்டு என்று வைத்திருக்கிறவர்கள்—என்ன செய்வார்கள் என்பதை யெல்லாம் கணக்குப் பார்த்துத்தான் எல்லாவற்றையும் பரிசீலனை செய்து, அது தாளுமா, தாங்குமா என்று பார்த்து அவர்களுக்குப் பாதகம் ஏற்படக் கூடாது என்பதைக் கவலையோடு பார்த்துத்தான் இந்த மசோதா தயாரிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதிகமாகப் போட வேண்டுமென்று இப்போதுகூட நினைக்கவில்லை. இருந்தாலும் கணம் அங்கத்தினர் திரு. பாலசுப்பிரமணிய அய்யர் அவர்கள், லாரி நடத்துகிறவர்கள் பஸ் ஓட்டுகிறவர்கள் இவர்களுக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற கவலைகளை, அச்சத்தை, கஷ்டங்களை எடுத்துச் சொன்னார்கள். இவர்களுக்கு இன்னும் பயமிருக்கிறது. ஆகையால் இன்னும் கொஞ்சம் சலுகை காட்டலாம் என்ற முறையில்தான் அதற்கு மறுபடியும் மாற்றி மசோதாவைத் திருத்தியிருக்கிறோம். அதனால் மட்டும் முன்பு எவ்வளவு வருமானம் வருமென்று எதிர்பார்த்தோமோ அதைவிட 85½ லட்சம் குறைவாகக் கிடைக்கிறது. வருமானம்தான் பெரிது என்பதல்ல நம் கொள்கை. அவர்கள் தாங்கக்கூடியதாக இருக்கவேண்டுமென்பதுதான் சர்க்கார் என்மை. அவர்களுக்கு அச்சம் திருக்கிறது என்ற வகையில் இப்போது திருத்தியிருக்கிறோம். முன்பு குறைவாக இருந்தது.

31st July 1962] [திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

இப்போது அதிகமாகப் போட்டுவிட்டார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். அதை கனம் அங்கத்தினர்கள் கவனித்திருப்பார்கள். இந்த மசோதாவில் அவர்களுக்கு கம்பபெளண்ட் செய்வதில் சலுகை காண்பித்திருக்கிறோம். அரசாங்கம் கம்பபெளண்ட் செய்வதை வரவேற்றிருக்கிறது. கம்பபெளண்ட் செய்யாத வகையில் ஒரு அல்டர்நேடிவ் வருமானத்தில் மொத்தத்தில் 10 சதவிகிதம் கொடுத்துவிட்டால் போதும் என்று சொல்கிறார்கள். குறைந்த தூரம் போகிறவர்களுக்கு இதில் அல்டர்நேடிவ் இருக்கிறது. அது கூட கஷ்டம் என்று சொல்ல முடியுமா? இவ்வளவு பெரிய பிரினைஸ் நடத்துகிறவர்கள் சரியான கணக்கு வைத்துக்கொள்ள முடியவில்லை என்று சொல்ல முடியுமா? கணக்கில் அதிகமாகக் காட்டினால், சரியான கணக்கைக் காட்டினால் கொடுப்பதற்குத் தயங்கமாட்டார்கள். அதிகமாக வருமானம் வரவில்லையென்றால் 10 சதவிகிதம் கொடுக்க வேண்டும் பெரிய சலுகை இதில் வருமென்று சொல்வதற்குக் கொஞ்சம்கூட இடம் இல்லை என்றுதான் நான் சொல்வேன்.

திரு. எம். சுப்பையா செட்டியார் : பத்து பர்சென்ட் என்று கணக்குப் பார்த்து அரசாங்கத்திற்கு அதுகுறித்து மனுபோட வேண்டுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : நீங்கள் 'யுடிஸஸ்' பண்ணிக் கொள்ளலாம். ஆப்பரேட்டர்களுக்கு என்ன கவலை இருக்கிறதோ அல்லது அவர்களுடைய நிலைமையை எடுத்துச் சொல்கிற அங்கத்தினர்களுக்கு உள்ள கவலை அரசாங்கத்திற்கு உண்டு. இந்தத் தொழில் மேலும் மேலும் விருத்தியடையவேண்டும் என்பதுதான் அரசாங்கத்தின் ஆசை. தமிழ்நாட்டில் இந்தத் தொழிலைப் பற்றிப் பெருமைப்படவேண்டும், மக்களுக்கு இந்த வசதி அதிகமாகவேண்டும், இது இன்னும் முன்னேற்றமடைய வேண்டும் என்பதுதான் அரசாங்கத்தின் கவலை. அதற்கான வசதிகளை அளவப்போது கவனித்து செய்துவருகிறார்கள். லாரிகளில் லோண்ட் ரெஸ்ட்ரிக்டஷன் இருக்கிறது. அதைத் தெரிவிக்கத் தயாராக வேண்டுமென்று அரசாங்கத்திற்கு யோசனை உண்டு. லாரிகளை ஓட்டுகிறவர்களுக்கு வேண்டிய வசதிகளை கொடுக்கிறோம். சிறிய லாரிகாரர்களுக்கும் இந்த வசதியெல்லாம் இருக்கிறது. சிறிய அளவில் குறைவாக பஸ் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறவர்கள் இதைப் பற்றி அதிகமாக தெரிந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். இது பற்றி புதுக்கோட்டையிலிருந்து தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அங்கு தான் மற்ற மாவட்டங்களைவிட குறைந்த அளவில், ஒன்றிரண்டு, மூன்று என்று குறைந்த பஸ்கள் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறவர்கள் இருக்கிறார்கள். வரட்சி மிகுந்த இடம். எப்போது போய்க் கேட்டாலும் மழை இல்லை என்றுதான் சொல்கிறார்கள். மழை பெய்தது என்று யாரும் என்னிடம் நான் கேட்டபோது சொன்னதில்லை. அப்படியும் ஏதோ நடந்துகொண்டுதான் இருக்கிறது. சுக அமைச்சரைக் கேட்டால் ஒருவேளை திருப்தியாகச் சொல்லலாம். ஆனால் நான் கேட்கும்போதெல்லாம் மழை இல்லை

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்] [31st July 1962]

என்றுதான் சொல்கிறார்கள். அப்பேர்ப்பட்ட இடத்தில் தங்களுக்கு முக்கியமாகச் சலுகை காட்டவேண்டுமென்றும், கஷ்டமாக இருக்கிறது என்றும் ஒரு தூதுகோஷ்டி வந்து சொன்னார்கள். இதில் என்ன சலுகை காட்டப்பட்டிருக்கிறதும் என்பதை நேற்று முன் தினம் அந்தச் சபையில் தெரிவித்தேன். பத்திரிகையிலும் வந்தது. அதைப்பற்றி புதுக்கோட்டையிலிருந்து தந்தி வந்தது. ஏதோ சலுகை காட்டியிருப்பதைப்பற்றி சந்தோஷம் என்றுதான் வந்தது. அதற்கு நன்றி தெரிவிக்கிறேன் என்று வந்தது. இதைச் சொன்ன பிறகு இனிமேல் ஏதாவது வந்தாலும் வாலாம். நேற்று தந்தி வந்தது. எந்த சர்வீஸ் என்று பெயர் நினைவில்லை. 'ரொம்ப சந்தோஷம், நன்றி' என்று வந்திருக்கிறது. ஏன் இதைச் சொல்கிறேன் என்றால் அவர்களுக்கு இது தெரியும். இன்னும் குறைந்தால் நல்லதுதான். யார் இல்லையென்று சொல்லுகிறார்கள். வரியே போடாது இருந்தால்கூட நல்லதுதான். சர்க்காருக்குக் கொடுக்கவில்லை என்றால் அதை தர்மம் செய்யலாம். தர்மம் செய்கிறவர்களும் இருக்கிறார்கள். அரசாங்கத்திற்குக்கூட வரி போடாமல் வேறு வகை இருந்து ஆட்சி நடத்துவதாக இருந்தால் எங்களுக்குச் சந்தோஷம்தான். வரிபோடுவது சந்தோஷத்துடன் போடுவது அல்ல. வரி தாங்கக்கூடியவர்களுக்குத்தான் போடுகிறோம். அந்த வகையில் இந்த மசோதா அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகையால் கனம் அங்கத்தினர்கள் எல்லோரும் இதை ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் வார்த்தையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

MR. CHAIRMAN : The question is—

'That the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 10 of 1962), as passed by the Assembly, be taken into consideration'.

The motion was put and carried and the Bill was taken into consideration.

Clauses 2 to 6 were put and carried.

Clause 7, together with the Schedules thereunder, was put and carried.

Clause 1 and the Preamble were put and carried.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Sir, I move—

'That the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 10 of 1962), as passed by the Assembly, be passed'.

MR. CHAIRMAN : The question is—

'That the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 10 of 1962), as passed by the Assembly, be passed'.

The motion was put and carried and the Bill was passed.

31st July 1962]

(2) **THE MADRAS MOTOR VEHICLES (TAXATION OF PASSENGERS AND GOODS) AMENDMENT BILL, 1962 (L.A. BILL NO. 13 OF 1962).**

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Mr. Chairman, Sir, I move—

‘That the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Amendment Bill^a, 1962 (L.A. Bill No. 13 of 1962), as passed by the Assembly, be taken into consideration’.

11-20
a.m.

Sir, as I have mentioned just a few minutes before, this Bill as well as the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962, which the House has just passed, are intended to secure additional funds to facilitate implementation of schemes of national development in the Third Plan.

The existing rates of tax and composition fee under the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Act, 1952, have been in force from 1st February 1953. A tax of five naye Paise in the rupee is now levied on fares payable by passengers travelling in buses. This tax may be compounded either at Rs. 12.50 nP. per seat per quarter or at 38 nP. per seat per year per mile. We have decided to increase the rate of taxation at 10 nP. in the rupee on fares payable and also to change suitably the procedure and the rate of composition fee.

A tax of three naye Paise in the rupee is now levied on freights payable in respect of public carrier vehicles. There is also provision for compounding at Rs. 22.50 nP. per vehicle per month. Corresponding to the increase effected in respect of tax on passenger fares, we have decided to increase the existing rate of taxation in respect of freights also.

Government are satisfied after a careful analysis of earnings and expenditure that the incidence of taxation is not heavy and that the transport operators will have a reasonable margin of profit even after payment of the additional taxation now proposed.

With these words, I request the House to accept the motion.

MR. CHAIRMAN : The question is—

“That the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Amendment Bill, 1962 (L.A. Bill No. 13 of 1962), as passed by the Assembly, be taken into consideration.”

The motion was put and carried and the Bill was taken into consideration.

Clauses 2 to 6 were put and carried.

Clause 1 and the Preamble were put and carried.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Sir, I move—

“That the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Amendment Bill, 1962 (L.A. Bill No. 13 of 1962), as passed by the Assembly, be passed.”

[31st July 1962]

MR. CHAIRMAN : The question is—

“ That the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Amendment Bill, 1962 (L.A. Bill No 13 of 1962), as passed by the Assembly, be passed.”

The motion was put and carried and the Bill was passed.

V.—MOTION UNDER RULE 21 (3) OF THE MADRAS LEGISLATIVE COUNCIL RULES.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir, with your permission, I move—

“ That under rule 21 (3) of the Madras Legislative Council Rules, items (6) and (7), namely, the Madras Agricultural Income-tax (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 7 of 1962) and the Madras Stamp (Increase of Duties) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 8 of 1962) be taken up before item (3), namely, the Madras General Sales Tax (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 6 of 1962).

Sir, the motion is made to suit the convenience of my Colleague, the Minister for Works and also the convenience of some of the Members who said that they wanted time to study the Electricity (Taxation on Consumption) Bill. I request that the motion may be accepted.

MR. CHAIRMAN : The question is—

“ That under rule 21 (3) of the Madras Legislative Council Rules, items (6) and (7), namely, the Madras Agricultural Income-tax (Amendment) Bill, 1962, (L.A. Bill No. 7 of 1962) and the Madras Stamp (Increase of Duties) Bill, 1962, (L.A. Bill No. 8 of 1962) be taken up before item (3), namely, the Madras General Sales Tax (Amendment) Bill, 1962, (L.A. Bill No. 6 of 1962).”

The motion was put and carried.

IV.—GOVERNMENT BILLS—cont.

(3) THE MADRAS AGRICULTURAL INCOME-TAX (AMENDMENT) BILL, 1962
(L.A. BILL NO. 7 OF 1962).

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Mr. Chairman, Sir, I move—

“ That the Madras Agricultural Income-tax (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 7 of 1962), as passed by the Assembly, be taken into consideration.”

In the Madras Plantations Agricultural Income-tax (Amendment) Act, 1958 (Madras Act XXIX of 1958), a special provision was made to collect tax for the assessment year 1958-59 applying the composition formula. The above provision was extended for the assessment years 1959-60, 1960-61 and 1961-62 to enable the assesseees who would not have maintained proper accounts for the accounting years 1958-59, 1959-60 and 1960-61 to apply for composition.

31st July 1962]

[Sri V. Ramaiah]

While extending the Madras Agricultural Income-tax Act, 1955 (Madras Act V of 1955) to the territories transferred to the State of Madras by the Andhra Pradesh and Madras (Alteration of Boundaries) Act, 1959 (Central Act 56 of 1959), provision was made in section 14 of the Madras Agricultural Income-tax (Extension to Added Territory) Act, 1961 (Madras Act 11 of 1961), to collect tax for the assessment year 1961-62 applying the composition formula. As it is considered that the assesseees would not have maintained proper accounts for the accounting year 1961-62 also, it has been decided to extend the benefit of section 34 of the Madras Plantations Agricultural Income-tax (Amendment) Act, 1958, and of section 14 of the Madras Agricultural Income-tax (Extension to Added Territory) Act, 1961, in respect of the assessment year 1962-63 also by suitably amending the said sections.

The Bill accordingly provides for the application of composition formula for the assessment year 1962-63. I request the House to accept the motion.

MR. CHAIRMAN : Motion moved—

“ That the Madras Agricultural Income-tax (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 7 of 1962), as passed by the Assembly, be taken into consideration.”

SRI K. BALASUBRAMANYA AYYAR : Sir, I have nothing to say against the extension of the Bill. But the reason given is that the assesseees would not have maintained proper accounts. That will continue for some time more also. Therefore, why should we not extend this Act for a number of years instead of doing it for every year unless the Government want to increase the tax for other purposes? I think many of the agriculturists will prefer the composition for a number of years. Therefore, Government may consider the possibility of having this Act on the Statute-Book itself. So far as the scheme of the Act is concerned, I have no objection.

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Sir, progress regarding the Ceiling Act is taking place and after the implementation of the particular Act, when we delimit the 30 standard acres, I think this Act will have to be reconsidered. Even if I extend this at one stretch for five, six or ten years, it may not be enforced when that particular Act is implemented. Now we are extending it just for one year. We will watch the progress and, if necessary, Government would come again for further extension. We want to help the agriculturists. We want to give them the least trouble. I do not see any reason now to extend it at a stretch for five or six years.

MR. CHAIRMAN : The question is—

“ That the Madras Agricultural Income-tax (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 7 of 1962), as passed by the Assembly, be taken into consideration.”

[Mr. Chairman]

[31st July 1962]

The motion was put and carried and the Bill was taken into consideration.

Clauses 2 and 3 were put and carried.

Clause 1 and the Preamble were put and carried.

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Sir, I move—

“ That the Madras Agricultural Income-tax (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 7 of 1962), as passed by the Assembly, be passed.”

MR. CHAIRMAN : The question is—

“ That the Madras Agricultural Income-tax (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 7 of 1962), as passed by the Assembly, be passed.”

The motion was put and carried and the Bill was passed.

(4) THE MADRAS STAMP (INCREASE OF DUTIES) BILL, 1962
(L.A. BILL NO. 8 OF 1962).

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Mr. Chairman, Sir, I move—

“ That the Madras Stamp (Increase of Duties) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 8 of 1962), as passed by the Assembly, be taken into consideration.”

12-00
noon.

The rates of stamp duty leviable under the Indian Stamp Act, 1889, were revised in 1943. In the case of certain instruments, they were doubled then and in the case of others they were raised by fifty per cent. Since then, the rates of stamp duty have not been altered. The conditions have changed since 1943 warranting revision of rates of stamp duty. Also, there is the urgent necessity to augment the resources of this State for financing the projects included in the Third Five-Year Plan. It is accordingly proposed to increase the rates of stamp duty by 50 per cent in respect of the instruments in respect of which the State Legislature is competent to levy stamp duty excepting Articles 11 and 30 of Schedule I of the Stamp Act. Chapter III of the Advocates Act, 1961, having been brought into force on 1st December 1961, the enrolment of Advocates which was hitherto being done by the High Court has been taken over by the State Bar Council from that date. Consequently, Article 30 relating to levy of stamp duty on application for enrolment as advocates or attorneys by the High Court under the provisions of the Indian Bar Councils Act, 1926, has ceased to have effect. There is also no need to retain Article 11, as, after the commencement of the Advocates Act, there is provision for enrolment of only one class of legal practitioners, namely, Advocates. The question of omitting these Articles from Schedule I of the Stamp Act has been taken up separately. The increase in rates is expected to yield an additional sum of Rs. 1 crore per annum.

31st July 1962] [Sri V. Ramaiah]

The amendments made by the Madras Legislature to the Indian Stamp Act after the formation of the Andhra State are not applicable to the territories added to the State of Madras from the State of Andhra Pradesh by the Andhra Pradesh and Madras (Alteration of Boundaries) Act, 1959. The Central Act will be in force in those territories as amended by the Andhra Pradesh Legislature. In order to have uniformity of rates in all the areas in the State, the present opportunity has been taken to extend to the added territories, the Indian Stamp Act, 1899, as in force in the rest of the State of Madras in so far as it relates to the matters with respect to which the State Legislature has power to make laws for the State and to repeal the corresponding law in force in the said territories. Opportunity has also been availed of to insert a new section 75-A requiring rules made by the State Government to be placed before the Houses of the State Legislature. Clause 5 provides for this.

The Bill does not involve expenditure from the Consolidated Fund of the State. The Bill does not also involve delegation of any legislative powers.

I request the House, Sir, to accept the motion.

MR. CHAIRMAN : Motion moved—

‘ That the Madras Stamp (Increase of Duties) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 8 of 1962), as passed by the Assembly, be taken into consideration.’

SRI K. BALASUBRAMANYA AYYAR : Mr. Chairman, Sir, the Hon. the Mover of this Bill does not seem to have taken into consideration the fact that the Madras Corporation also is levying a stamp duty on sale deeds, etc. It now works out to Rs. 8 and, according to the Bill before us, it will go up to Rs. 9.50 which seems to be rather heavy. We must remember this in this connection. On account of the urbanisation that is now taking place, large number of sales of lands and other things are going on. On account of the Ceiling Act also, a number of sales are taking place subject, of course, to the provisions of the Act. Taking into consideration all these things, it will be helpful to people who sell their lands if the duty is not raised. So far as agricultural lands are concerned, the Government should help the people to sell the lands to the right people, to proper agriculturists. Therefore, the State should not levy a higher duty in respect of such transactions.

Regarding tax on urban property, the difficulty is if we go on increasing the taxes, evasion will also increase proportionately. Even now there is a lot of evasion. Then, you must have sufficient number of officers and others for inspection, supervision and vigilance to find out these cases of evasion. If the Government want to increase the tax, it should be done on certain principle. When the man who is taxed cannot bear the burden, then he maintains three or four accounts. Even when he can pay the tax, he keeps three or

[Sri K. Balasubramanya Ayyar] [31st July 1962]

four accounts. If the tax is unbearable, there will be a lot of evasion. That is why I request the Government to consider carefully if they are to be really benefited by this taxation. As far as the principle is concerned, I do not object. The stamp duty has been in existence for so many years. But if the Government raise the tax which is already high together with the Corporation tax to Rs. 9-50, it will be a heavy burden. That is why in many transactions the real amount of consideration is not forthcoming at all. Instead of getting money for the Plans in all these ways, the Government should think of other methods by which they could surely get the money they want for these Plans. That is what I feel.

திரு. எம். சேஷாச்சாரியார் : தலைவர் அவர்களே, இந்த ஸ்டாம்பு மசோதாவில், அவர் சொல்லுவதுபோல் பயமிருப்பதாகத் தெரியவில்லை. நான்கு வருடங்களுக்கு முன்பு இருந்த விலைக்கும் இப்போது உள்ள விலைக்கும்படையேயுள்ள வித்தியாசம் அகரூபத்தே தெரியும். 4 வருடங்களுக்கு முன்பு ஒரு மனை 2,000 ரூபாயிக்கு விற்பது என்றால், இன்றைக்கு அதன் விலை 12,000 ரூபாயாக உயர்ந்திருக்கிறது. இந்த விலை உயர்வில் ஒரு பாகத்தை ஸ்டாம்புக்காக, விற்கிறவர்கள் கொடுக்கலாம். தவறான கணக்கைக் காண்பித்து சர்க்காரை ஏமாற்றுகிறவர்கள் என்று சொல்லப் படுவது சரியல்ல. சர்க்காரே, மனைகளை acquire பண்ணுவதாக இருக்கிறது.

திரு. கே. பாலசுப்பிரமணிய ஐயர் : C.I.T. காலரியை சர்க்காரே ஏற்றுக்கொண்டு இருப்பதால்தான் விலை உயர்ந்திருக்கிறது. Land ceiling- ஆல் உயர்ந்ததாகவும் சொல்லுகிறார்கள்.

திரு. எம். சேஷாச்சாரியார் : ஸ்டாம்பு விஷயத்தில் சர்க்காரை ஏமாற்றுகிறவர்கள் என்று சொல்வது குறைவுதான். முன்பு சிலர் பண்ணிக்கொண்டிருந்தார்கள். அப்படிப்பட்டவர்களுக்கு அபராதம் போடலாமென்ற விதி இருப்பதால், எல்லோரும் இதைச் செய்வதில்லை. அதனால் ஸ்டாம்பு விஷயத்தில் ஏமாற்று முறையைக் கையாளுபவர்கள் இப்போது எனக்குத் தெரிந்தவரையில் கிடையாது. அதற்காகப் பயந்துகொண்டு இந்த வரியைப் போடாமல் இருக்கத்தேவையில்லை என்று சொல்லிக்கொள்ளுகிறேன்.

திரு. எம். சுப்பையா செட்டியார் : தலைவர் அவர்களே, இந்த ஸ்டாம்பு வரி விதிப்புக் கொள்கையில் அரசாங்கத்தில் இந்த department -க்கு எவ்வளவு பணம் தேவையோ அந்த அளவிற்குத் தான் வரி போடவேண்டுமென்ற கொள்கை இருக்கவேண்டும். முன்பு ஸ்டாம்பு 100-க்கு 3 ரூபாய் அரசாங்கத்திற்கும், 5 ரூபாய் முனிசிபாலிட்டிக்கும் என்று இருந்தது. கிராமங்களில் முன்பு 4 ரூபாய் வசூல் செய்து கொண்டிருந்தார்கள். இன்றைக்கு பஞ்சாயத்து யூனியன் கிராமங்கள் ஏற்பட்டுவிட்டதால், ஸ்டாம்பு வரி 8 ரூபாயாக உயர்த்த வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டது. முன்பு ஒரு ரூபாய்க்கு விற்ப சாமான் இன்றைக்கு 10 ரூபாயாக விற்பதால் மக்களுக்கு இதில் அதிக லாபமிருப்பதால், இந்த ஸ்டாம்பு

31st July 1962] [திரு. எம். சுப்பையா செட்டியார்]

வரி உயர்வை ஏன் அவர்கள் கொடுக்கக்கூடாதென்று, அரசாங்கத் தார் கேட்கிறார்கள். பட்டணங்களில் மனைக்கட்டுகள், முன்பு 1,000 ரூபாய் வீற்றது இப்போது 12,000 ரூபாயாக விலை உயர்ந்திருக்கிறதைக் காட்டி, அதனால் சர்க்காருக்கு ஏன் ஸ்டாம்பு வரி அதிகமாகச் செலுத்தக் கூடாதென்று கேட்டால், அது நியாயம் தான். ஆனால் விவசாயிகளுடைய நிலங்கள் விற்பனையில் இந்த ஸ்டாம்பு வரியை ஏற்றுவது நியாயமில்லை. விவசாயிகள் விஷயத்தில் மட்டும், இந்த வரியை 50 சத விதிகம் ஏற்றாமல், வீடுகட்டும் மக்களைப் பொறுத்த வரை இந்த வரியை உயர்த்தினால், அதை நியாயமென்று ஏற்றுக்கொள்ளலாம்.

THE HON. SRI V. RAMAIAH: Mr. Chairman, Sir, the hon. the Deputy Leader of the Opposition was good enough to accept the principle of taxation in the particular Act. His only difficulty is that if we raise the tax as such, there will be a lot of evasion. The Government, while proposing the increase, have considered the question of evasion also. We have to take suitable steps to prevent evasion. This will also be looked into. The increase in the stamp duty is not an isolated move. This proposal has come along with the other proposals for finding the resources for the implementation of the Third Five-Year Plan. We propose this increased levy having in mind the need to find resources for implementing the Third Five-Year Plan. When the question is approached on this basis, it will be seen that the money to be realised from this increased duty is absolutely necessary. Otherwise, we will have to cut down the schemes in the third plan. I am sure none in this State will wish to prune the Third Five-Year Plan schemes. Our aim should be directed to the execution of a large number of works. Even this morning, during question time, the hon. Member, Sri Subbiah Chettiar, who is not inclined to support this measure, was complaining that he was not able to get cement for the private sector enterprises. In reply to one of the supplementary questions, I stated that not only the private buildings, but even big projects were being held up for want of cement. I cannot just look around and reply that because cement is not available, important projects are held up. It will mean retarding the progress of the plan. We are trying to find the resources for implementing the plan. It is in that context we have brought forward this measure. The three Members who participated in the discussion also have generally supported it. Sri K. Balasubramanya Ayyar has not opposed this measure in principle. He has just indicated to us the need for a careful watch against evasion. The hon. Member Sri Seshachariar tried to meet Sri Balasubramanya Ayyar's point by saying that there would not be much evasion, particularly when the Government had come forward to acquire large extents of land. When acquisition proceedings take place, there will be no under-quoting of figures. Because that will affect the people who sell the lands. So, evasion in future will be greatly reduced, according to me. I only want to stress that we are not levying the increased duty for the purpose of collecting as much money as

12-10
p.m.

[Sri V. Ramaiah]

[31st July 1962]

possible. We do so with the full consideration that not only we collect more money by increasing the duty but we also check evasion as much as possible. I am sure that hon. Members in the Opposition will see that when we come forward with proposals for an increase in the duty, it is only to fulfil our responsibilities. I request the House to support this measure.

MR. CHAIRMAN : The question is—

‘That the Madras Stamp (Increase of Duties) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 8 of 1962), as passed by the Assembly, be taken into consideration.’

The motion was put and carried and the Bill was taken into consideration.

Clauses 2 to 6 were put and carried.

Clause 1 and the Preamble were put and carried.

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Sir, I move—

‘That the Madras Stamp (Increase of Duties) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 8 of 1962), as passed by the Assembly, be passed.’

MR. CHAIRMAN : The question is—

‘That the Madras Stamp (Increase of Duties) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 8 of 1962), as passed by the Assembly, be passed.’

The motion was put and carried and the Bill was passed.

(5) THE MADRAS GENERAL SALES TAX (AMENDMENT) BILL, 1962
(L.A. BILL NO. 6 OF 1962).

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Mr. Chairman, I beg to move—

‘That the Madras General Sales Tax (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 6 of 1962), as passed by the Assembly, be taken into consideration.’

Sir, clause 2 of the Bill seeks to impose the sales tax on transactions by the State and Central Governments. As the law stands now, only transactions of State and Central Governments, which are in the course of business, can be taxed. It becomes difficult to find out whether the transaction is in the course of business or not, and considerable difficulty is experienced. Therefore, we propose that the transactions by the State as well as by the Central Governments, irrespective of the fact whether they are in the course of business or not, shall be liable to sales tax.

Then, clause 3 deals with the power of the single member tribunal to hear appeals. We have provided in the current Act that he shall hear appeals up to Rs. 25,000. When we fixed this limit of Rs. 25,000, we thought that only those cases, in which there would be compounding up to Rs. 25,000, would go in appeal, and that it would be a simple procedure. To-day we have raised the compounding limit to Rs. 50,000. Therefore, it is appropriate that the single member tribunal should hear appeals up to Rs. 50,000.

31st July 1962]

[Sri R. Venkataraman]

The next clause seeks to extend the period of limitation in those cases where the orders are stayed by the competent authority of a civil court. It is a well-known principle in civil jurisprudence that when a competent authority orders the stay of proceedings, the period during which the proceedings are stayed, shall be excluded from the computation of the period of limitation. Unfortunately, this provision has not been included in our Sales Tax Act. Therefore, it has given rise to a difficulty. The Government now propose that the period during which the orders are stayed by a competent civil authority, shall be excluded in computing the period of limitation.

The next clause deals with the time allowed for appeal against the decision of the Appellate Tribunal to the High Court. We have provided sixty days' time for appeal to the High Court. In practice it is found that it is not easy to file appeals within these sixty days. And we, therefore, propose that the time may be extended to ninety days. Hon. Members are aware that generally in all revision petitions to the High Court, ninety days' time is provided so that the parties may have time to go into the important questions of law involved and prefer their appeals and revisions. Therefore, it is proposed to bring it in conformity with the existing provisions in the civil law.

The next clause deals with the taxation on the item known as French coffee. French coffee is a mixture of ordinary coffee and chicory powder. According to the definition, French coffee is entirely a new product. It is not the old raw coffee, nor is it chicory powder. It is a new product. Under the law, it was thought that though French coffee should be taxed as coffee, it should be again taxed at 5 per cent. While the raw coffee would have suffered five per cent single point tax, chicory powder would have suffered another five per cent tax. According to the law, we have had to tax another five per cent in respect of French coffee. We thought of getting over this difficulty by saying that if the coffee component of the French coffee had already suffered the single-point tax, then the five per cent tax might be excluded. In practice this was found to cause more difficulty than ease the situation. There are cases in which coffee might have been bought within the State, in which case five per cent would have been paid. There might be cases in which coffee might have been bought in another State paying only the Central Sales tax and brought here. In every case, the assessing authority will have to go into the question whether this particular coffee component or French coffee has suffered single point tax or not. The Government decided that French coffee might be treated as an entirely new product and charged at the multi-point rate of two per cent so that there would be no difficulty either in assessment or in keeping accounts and also we might give relief against another assessment of five per cent.

Sir, these are the relevant provisions of the Bill before the House. I request the House to accept the motion.

[31st July 1962]

MR. CHAIRMAN : Motion moved—

'That the Madras General Sales Tax (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 6 of 1962), as passed by the Assembly, be taken into consideration.'

SRI K. BALASUBRAMANYA AYYAR : I welcome the Bill, Sir.

12-20
P.M.

திரு. எம். சுப்பையா செட்டியார் : தலைவர் அவர்களே, இந்த விற்பனை வரி திருத்த மசோதாவின் மேல், மந்திரி அவர்கள் பேசியதிலிருந்து, அதிகமாக ஆட்சேபிப்பதற்கு ஒன்றுமில்லை. நடைமுறையை உத்தேசித்து இதைக் கொண்டு வந்திருக்கின்றார்கள். நாங்கள் இதை வரவேற்கிறோம். இந்த விற்பனை வரியைப் பொறுத்தவரை, சில திருத்தங்கள் தேவையாக இருக்கின்றன. வியாபாரிகளுக்கும், பொதுமக்களுக்கும் அதிகமாகக் கஷ்டமில்லாமல் இந்த வரி விதிப்பு முறை கையாளப்படவேண்டும். வியாபாரிகள் இந்த வரி விதிப்பை ஏமாற்றாமல் இருக்க வகை செய்தாக வேண்டும். மந்திரி அவர்கள் இதை எல்லாம் யோசித்துச் செய்ய வேண்டும். அப்படிச் செய்தால் நலமாக இருக்கும். மது விலக்கை உத்தேசித்தே, இந்த விற்பனை வரி விதிப்பைக் கொண்டு வந்தார்கள். ஆனால் இந்த வரி விதிப்பால், நியாயமான முறையில் நடக்கும் வியாபாரிகள் கூட, உண்மையாக நடந்து கொள்ள முடியவில்லை. அவர்கள் உண்மையான கணக்கை வைத்துக்கொண்டு வியாபாரம் நடத்த முடியவில்லை. உதாரணமாகச் சொல்லுகிறேன், விவசாயிகளே நோக்கத் தான்யத்தை விற்பால், அதற்கு விற்பனைவரி கிடையாதென்று சொல்லுகிறார்கள். ஆனால் விவசாயிகளிடம் வாங்குகிறபோது, அவர்கள் Bill கொடுக்க முன்வருவதில்லை. கொள்முதல் Bill வாங்கிக்கொண்டு வரவில்லை என்றால் அதனால் வரியில் பல தொல்லைகள் ஏற்படுகின்றன. லாரியில் சரக்கை ஏற்றிக்கொண்டு வருகிறபோது வழியில் Check-post-ல் நிறுத்தி அதற்கு வரி போட்டு வரியைக் கொடுத்த பிறகுதான் சரக்கை எடுத்துக்கொண்டுபோகலா மென்று கூறிவிடுகிறார்கள். Lorry driver இடம் நோட்டீசைக் கொடுத்து வரி செலுத்தவில்லை என்றால் சரக்கை நிறுத்திவைத்து விடுகிறார்கள். விவசாயிகளிடம் வாங்கும் சரக்குக்கு Bill கொண்டுவிட்டால், ஜில்லாவிற்கு ஜில்லா கணக்கு வித்தியாசமாக இருக்கிறது. சரிவரக் கொண்டுவரவில்லை என்கிறார்கள். சட்டப்படி Bill இருக்க வேண்டும். அப்படி இருந்தாலும், அதில் ஏதாவது சந்தேகமிருந்தால், வரிப்பணத்தை வாங்கிக் கொள்ளுகிறோம், வேண்டுமென்றால் பின்னால் அப்பீல் செய்து கொள்ளுங்கள் என்று கூறுகிறார்கள். இதற்காக 250 ரூபாய் வரை செலவு செய்யவேண்டியதாக இருக்கிறது. இந்த நிலைமை எல்லாம் அரசாங்கத்திற்குத் தெரியும். இவைகளைப்பற்றி நான் மந்திரிகளிடம் பல முறை கூறியிருக்கிறேன். இதை எல்லாம் கவனிப்பதாக அவர்கள் சொல்லியிருப்பதால் நியாயமான முறையில் வியாபாரிகளுக்குத் தேவையான பந்தோபஸ்து அளிக்க வேண்டுமென்று விருப்பு

31st July 1962] [திரு. எம். சுப்பையா செட்டியார்]

கிறேன். ஏமாற்றுகிறவர்களை நீங்கள் என்ன வேண்டுமென்றாலும் செய்துகொள்ளுங்கள். ஏமாற்றுதல்தான் அதிகமாக இருக்கிறதென்றால், இந்த வரி விதிப்புக் கொள்கையை மாற்றுவது நலமாகும். Central Sales Tax பற்றிச் சொன்னார்கள். Form-ல் தவறு இருந்தால் 7 சதவிகிதம், 1½ வருஷம் கழித்து கணக்கைக் கொண்டுபோய்க் கொடுத்து, வரி வசூல் செய்வது நியாயமல்ல. முன்பு போலவே 2 சதவிகிதம் என்று வைத்து விட்டால் செளகரியமாக இருக்கும். விற்பனை வரியால், வியாபாரிகள், நாணயமான உண்மையான கணக்கை வைப்பதில்லை. மக்கள் உண்மையாக நடந்தால்தான் அரசாங்கத்திற்கு நல்லது. இந்த விற்பனை வரியால், வியாபாரிகளுக்கு இம்சை ஏற்படுவதை நீக்குவதில் அரசாங்கம் சீக்கிரம் தகுந்த நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். கே. சம்பந்தன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பொது விற்பனை வரி திருத்த மசோதாவை நான் முழுதும் ஆதரிக்கிறேன். இதிலே முக்கியமாக கடைசி item ஆக ஒரு முனை வரியிலிருந்து பல முனை வரிக்கு French Coffee என்ற பொருளைக் கொண்டு வந்திருப்பது வரவேற்கத்தக்கதுதான். அமைச்சரைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன், பல முனைவரி எந்த விதத்திலே நம் தமிழ் நாட்டிலே அமுலாக்கப்பட்டு வருகிறது, வியாபாரிகள் எந்த அளவுக்கு எந்த வரியிலே அதிகமாகப் பிரியத்தைக் காட்டுகிறார்கள் என்பதை விசைவில் ஆலோசித்து ஏதாகிலும் ஒரு முறை தீர்மானித்துக்கொள்வதற்கு ஆலோசிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து கனம் சுப்பையா செட்டியார் சொல்லியது போல இன்னும் முக்கியமாக வரவேண்டிய திருத்தம் இருக்கிறது. அமைச்சரிடம் ஒரு முறை குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். விற்பனை வரியிலிருந்து விலக்கப்பட்ட பொருளை Check-post லே மறித்து பொருளை எடுத்துக் கொண்டு போய் Compound levy என்று சிறிய வியாபாரிகளிடமிருந்து வசூல் செய்கிறார்கள். இந்தத் தொந்தரவு இருந்துகொண்டு வருகிறது. இந்த மாதிரித் தொந்தரவுகளை உடனடியாக நிறுத்துவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சாதாரணமாக விளக்கம் தேவை என்றால், இது exempted அல்ல என்கிறார்கள். சட்டத்திலே கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்ற Section-ல் 'Shall not be liable to pay any tax under this Act in respect of such goods' என்று இருக்கிறது.

அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டது போல, கூடுதலித் துணிக்கு விலக்கு அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. லாரியிலே கொண்டு வந்தால் 42-வது செக்ஷன்கீழே, அவர்களை மறித்து, வரி வசூலிக்கிறார்கள். இந்தப் பொருளுக்கு வரியில்லை என்று சொல்லிவிட்டு இதே சட்டத்தின்கீழே 42-வது செக்ஷன்கீழே வரி வசூலிப்பது நியாயமா என்று விளக்கம் கொடுத்து வசூலிக்கப்பட்ட வரியை வாபஸ் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. எஸ். கே. சம்பந்தன்] [31st July 1962]

கனம் திரு. ஆர். வெங்கடராமன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோதாவைப் பொறுத்த அளவில் அங்கத்தினர்கள் வரவேற்ற தற்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அரசாங்கத்துக்கு நிர்வாகத்தில் ஏற்பட்ட கஷ்டத்தை நீக்க இந்த மசோதா கொண்டு வருவது அவசியமாக இருக்கிறது. இந்தச் சட்டத்தில் அமுலில் நடத்தவேண்டிய சிலவற்றை விவாதத்தில் அங்கத்தினர்கள் சொன்னார்கள். அதற்கு மட்டும் பதில் சொல்லலாம் என்று நினைக்கிறேன்.

கனம் அங்கத்தினர் திரு. சுப்பையா சேட்டியார் அவர்கள் பேசுகின்றபோது, இந்த லாரிகளை எல்லாம் மறித்து அவர்களிடமிருந்து வரி வசூல் பண்ணப்படுகிறது என்று சொன்னார்கள். அவர்களுக்கு இருக்கின்ற கஷ்டத்தைச் சொன்னார்கள். நான் சர்க்காருக்கு இருக்கின்ற கஷ்டத்தைச் சட்டசபையிலே சொல்லிக் கொள்ள உரிமை இருக்கிறது என்று நினைக்கிறேன். சாதாரணமாக விவசாயிகளிடமிருந்து வாங்கி வருகின்ற பண்டங்களுக்கு வரி வசூலு இப்போது இருக்கிறது. இப்போது ஒரு வியாபாரி மற்றொரு வியாபாரிக்கு விற்று அவர்கள் சரக்கை லாரியில் கொண்டு போகிறார்கள். யாரிடம் வாங்கினார்கள் என்று கேட்டால், விவசாயிகளிடம் வாங்கினோம் என்று எந்த விதமான அத்தாட்சியும் கொடுக்காமல் வரி ஏசாளமாக ஏமாற்றப்படுகிறது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். உணவுப் பண்டத்தை மற்றொரு வியாபாரிக்கு விற்று லாரியிலே எற்றிக் கொண்டுபோனால், பிடித்துக்கொண்ட உடன் விவசாயிகளிடம் வாங்கினோம் என்று சொல்கிறார்கள். அத்தாட்சி கொடுங்கள் என்று கேட்கிறோம். அத்தாட்சி கொடுத்து விட்டால் எந்தவிதமான Penalty வரியும் போடுவதில்லை. “இல்லை என்று சொன்னால் நீங்கள் அதற்கு ‘பெனல்டி’ கொடுத்து விடுங்கள். விவசாயிகளிடம் வாங்கினதை நிரூபித்தால் பணத்தைத் திருப்பிக் கொடுக்கிறோம்” என்று சொல்லுகிறோம். இந்த வரி விதிகளை கடைப்பிடிக்கக்கூடிய யாராவது ஒருவர் வாங்கினோம் என்று சொன்னால் விட்டுவிடுவோம். ஆனால் உண்மையை எப்படிச் கண்டு பிடிப்பது? இந்த விதமான கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. விவசாயிகள் எப்போது வரி இடைகளுக்கு இல்லை என்று இருக்கிறதோ, ஏன் Receipt கொடுக்கக்கூடாது? பின்னால் வேறு விதமான வரிகள் வந்து விடும் என்ற பயம், தொல்லை இருந்தால் Receipt கொடுக்காமல் இரங்கலாம். அது நியாயம். இப்போது பொதுவாக நடுத்தை ஜில்லாவிலே இந்த விதமாக நெல் விற்கப்படுகிறது. இவர்கள் மறுத்துக் கொள்கிறார்கள் என்று தெரிந்த உடன் இந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்ட பல விவசாயிகள் Receipt கொடுக்கிறார்கள். நாங்கள் இன்றைக்கு இத்தனை மூட்டை நெல் வியாபாரம் செய்தோம் என்று Receipt கொடுக்கிறார்கள். அவர்கள் மீது வரி போடுவது இல்லை. இந்த விதமாக விவசாயிகளிடம் வாங்கினோம் என்று சொன்னால், வரி போட முடியாது. தவறாக இருந்தால், சட்டப்படி நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. இந்த மாதிரி நிறுத்தி அவர்களிடம் Penalty யோ Deposit டோ வாங்க ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம்.

31st July 1962] [திரு. ஆர். வெங்கடராமன்]

இரண்டாவதாக, Central Sales Tax form-ல் சரியானபடி இல்லாமல் தவறுகள் ஏற்பட்டு சில Item கள் பூர்த்தி செய்யா விட்டால் 7 per cent வரி வாங்குகிறார்கள் என்று ஒரு புகார் செட்டியார் அவர்கள் சொன்னார்கள். அதற்கு நான் சர்க்காரிலே உத்தரவு பிறப்பித்திருக்கிறேன். சாதாரணத் தவறு கள் உண்மையான Inter-State Transaction வியாபாரிகள் மூலம் நடக்கிறது என்று தெரிந்தால் சிறு தவறுகளுக்காக Reject செய்யக்கூடாது என்று சர்க்கார் Circular Issue பண்ணி யிருக்கிறார்கள். இந்த முறையிலே சிறு தவறுகளுக்காக இந்த 7 per cent வசூலிக்கப்படமாட்டாது.

அடுத்தபடியாக, Central Sales Tax-ல் unregistered dealers -க்கு 7 per cent என்பது வியாபாரிகள் நன்மைக்காகத்தான். சாதா ரணமாக சொந்த உபயோகத்துக்கு வரவழைத்துக்கொள்பவர்கள் 2 per cent கொடுத்தால் போதுமென்று சொன்னால் அப்போது எல்லோரும் நேரிடையாக பம்பாயிலிருந்தும் கல்கத்தாவிலிருந்தும் வாங்க ஆரம்பித்து விடுவார்கள். இப்போது Inter-State Trade எப்படி நடக்கிறது என்று சொன்னால் மற்றொரு ராஜ்யத்திலே இருக்கின்ற வியாபாரிக்கு விற்பனை செய்து அதன் பிறகு உள் ராஜ்யத்திலே வியாபாரம் நடக்கிறது. யார் வாங்கினாலும் ஒரே விதமான வரி என்று சொன்னால் வியாபாரி சுலமாக வியாபாரத்துறையில் ஈடுபட்டிருந்தவர்கள் வியாபாரம் நடத்த முடியாத நிலை ஏற்பட்டுவிடும்.

Registered dealers -க்கு ஒரு per cent என்றும், சொந்த உபயோகத்துக்கு வாங்குகிறவர்களுக்கு 7 per cent என்றும் வைத்திருக்கிறோம். சர்க்காருக்கு இதில் எந்த விதமான லாபமும் இல்லை. இந்த ராஜ்யத்திலிருந்து மற்ற ராஜ்யங்களுக்கு வருகின்ற சாமான்கள் Registered dealers மூல மாகத்தான் நடக்கிறது. அவர்களுடைய நன்மைக்காக வியாபாரத் துறையிலே இது அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதை நாங்கள் குறைத்து விடுவோம் என்று சொன்னால் மற்ற ராஜ்யங்களில் குறைப்பார்கள். இந்த ராஜ்யத்திலே தலைமுறை தலைமுறையாக வியாபாரம் செய்கிறவர்களுக்கு இருக்கிற சௌகரிய சந்தர்ப்பம் போய்விடும். நம்முடைய ராஜ்யத்திலே இருந்து மற்றொரு ராஜ்யத்தில் வியாபாரம் செய்கிறவர்களுக்கு தொழில் போய்விடும். இது சரியான கொள்கை அல்ல, முறையல்ல.

அடுத்தது, Single point tax, multi point tax என்ற சர்ச்சையை திரு. சம்பந்தம் அவர்கள் கிளப்பினார்கள். சமூகத்திலே இருக்கின்றவர்கள் பலர் ஒவ்வொரு காரியத்திலும் பலவிதமான முறையில் பாதிக்கப்படுவார்கள். ஒரே துறையில் ஈடுபட்டிருக் கின்றவர்கள்கூட பலவிதமாகப் பாதிக்கப்படுகின்றனர். இரும்பு, எஃகு என்று எடுத்துக் கொண்டால், பெரிய Manufacturer -ஆக இருந்தால் Single Point போடுவது நல்லது என்பார்கள். 2,000, 5,000, 7,000 வியாபாரம் செய்கிறவர்கள் சிறு பட்டறை வைத்து

[திரு. ஆர். வெங்கடராமன்] [31st July 1962]

வேலை செய்கிறவர்கள் Single point, Multi point ஆக இருந்தால் 10,000 வரை Exemption உண்டு. சிறு இரும்பு எஃகு தொழில் செய்பவர்கள் Multi point வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். யாருக்கு நன்மை என்று அவர்கள் சொல்கிறார்களே தவிர பொதுவாக எல்லோருக்கும் நன்மையாக இருக்கிறது என்று அவர்கள் சொல்ல முடியவில்லை. இதை ஒரு நிபுணர் ஆராய்ந்து முடிவு கட்டினார்கள். Dr. Loganathan டிபார்ட் செய்ததை நாங்கள் ஏற்றுக்கொண்டு அமல் நடத்தினோம். அடுத்த ஆண்டு மற்றொரு Expert போட்டு அதைப் புனராலோசனை செய்யவேண்டுமென்று சர்க்கார் முடிவு செய்திருக்கிறது. 5 ஆண்டுக்கு ஒரு முறை Sales Tax சட்டத்தை மீண்டும் பரிசீலனை செய்வது நடக்கிறது. இது Land Tax போல் ஒரு வரி அல்ல. ஒரு இடத்திலே வரியை வாங்குகிற இடத்திலே விதிக்கிறோம். கடைசி கட்டத்திலே விதிக்கிறோம். ஒருமுறை வரி விதிக்கின்றோம். பல கட்டத்திலே விதிக்கிறோம். எனவே பலவிதமான சிக்கல்கள் இருக்கின்றன. அடுத்து திரு. சம்பந்தன் அவர்கள் 'எக்ஸெம்பட் குட்ஸ்' க்குக் கூட வரி கேட்கிறார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். சென்ட்ரல் சேல்ஸ் டாக்ஸில் பரிசீலனை செய்கிறார்கள். லாரிகளில் கைத்தறித் துணி போன்ற எக்ஸெம்பட் குட்ஸ் வந்தால் நம்முடைய ராஜ்யத்தில் உற்பத்தி செய்யப்பட்டதா, வேறு ராஜ்யத்திலிருந்து நம்முடைய ராஜ்யத்திற்கு கொண்டுவரப்பட்டதா என்று பார்க்கவேண்டும். வேறு இடத்திலிருந்து கொண்டுவரப்பட்டால் சென்ட்ரல் சேல்ஸ் டாக்ஸ் ...

12-40
p.m.

திரு. எஸ். கே. சம்பந்தன் : கைத்தறித் துணி நம் நாட்டிற்குப் பக்கத்திலிருந்து சென்னைக்கு வருவது பறிமுதல் செய்யப்பட்டு, வரி வசூல் செய்யப்பட்டு பின்னால் அதைத் திருப்பிக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கடராமன் : அவர்கள் போகிறபோது எதற்காக என்று தெரியவேண்டும். "எக்ஸெம்பட் குட்ஸ்" ஆக இருந்தால் கூட பார்க்கவேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. பரிசீலனை செய்யக்கூடாது என்று சொல்லக்கூடாது. 'எக்ஸெம்பட் குட்ஸ்' என்று சொல்லிவிட்டால், அதை அந்த இலாகா அதிகாரி பார்க்கக்கூடாது என்று சொல்வது சரியல்ல.

திரு. எஸ். கே. சம்பந்தன் : பார்க்கவேண்டாமென்று சொல்லவில்லை. பார்த்து "எக்ஸெம்பட் குட்ஸ்" என்று தெரிந்துவிட்ட பிறகு எந்தக் காரணத்திற்காக நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று தெரியவில்லை. நமது மாதிலத்தில் பர்மிட் வைத்துக் கொண்டிருக்கிற லாரிகளில் வருகிற பொருள்கள் வெளி மாநிலங்களிலிருந்து வர நியாயமில்லை. நமது மாதிலத்தில் பர்மிட் வைத்துக்கொண்டு பக்கத்து மாவட்டங்களிலிருந்து சென்னை நகரத்திற்கு வரும்போது, குறிப்பாகச் சொல்லவேண்டுமென்றால், பல்லாவரத்தில்தான் கிட்டத்தட்ட கைத்தறி வியாபாரிகளுக்கு இது ஏற்பட்டிருக்கிறது.

31st July 1962]

கனம் திரு. ஜார் வெங்கட்ராமன் : இதற்குச் சரியான “மில் ஆர்டர் லேடிங்” இருந்தால் சந்தேகம் வராது. எந்த இடத்தில் ஏற்றுமதி செய்தார்கள் என்பதற்கு டாக்குமெண்ட் இருக்க வேண்டும். என்னென்ன டாக்குமெண்ட் வைத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று குறிப்பிட்டிருக்கிறோம். அவை இருந்தால் இந்தப் பிரச்சனை வராது. இல்லாவிட்டால் சந்தேகம் வருகிறது. பல்லாபதத்தில் வருவது என்பதனால் ‘இண்டர் ஸ்டேட்’ என்று சொல்லமுடியாது. It is a question of fact. வேறிடத்திலிருந்து கொண்டுவந்திருக்கலாம். கொண்டுவர முடியாது என்று சொல்வதற்கு இல்லை. சர்க்கார் அதில் எந்த உத்தரவும் போட முடியாது. கூடுமான வரையில் இதிலிருந்து அதைத் தவிர்த்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று நினைத்தால் அவர்கள், எந்தவிதத்தில் வாங்கப்பட்டது, எந்த இடத்திற்குக் கொண்டுபோகப்படுகிறது, விற்பவர் பெயர் என்ன, வாங்குகிறவர் பெயர் என்ன என்ற பட்டியல் வைத்திருந்தால் அதை ஏற்றுக்கொண்டு உத்தரவு போடத் தயாராக இருக்கிறோம். வாங்குகிறவர்கள் விற்பவர்கள் யார் என்று சொன்னால் அந்தக் கணக்குகளைப் பரிசீலனை செய்ய முடியும். அவை இல்லாவிட்டால் இந்தப் பிரச்சனை எழும்புகிறது. ஆகவே இந்த மசோதாவை ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

MR. CHAIRMAN : The question is—

“That the Madras General Sales Tax (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 6 of 1962), as passed by the Assembly, be taken into consideration.”

The motion was put and carried and the Bill was taken into consideration.

Clauses 2 to 7 were put and carried.

Clause 1 and the Preamble were put and carried.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Sir, I move—

“That the Madras General Sales Tax (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 6 of 1962), as passed by the Assembly, be passed.”

MR. CHAIRMAN : The question is—

“That the Madras General Sales Tax (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 6 of 1962), as passed by the Assembly, be passed.”

The motion was put and carried and the Bill was passed.

MR. CHAIRMAN : The House will now adjourn and meet again at 3 p.m. to-morrow.

The House then adjourned.

[31st July 1962]

VI.—PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE.

* 196. Notification issued with Memorandum No. 22032-J3/62-3, Revenue, dated 1st June 1962 for effecting ryotwari settlement of Zamindari estates, "Vayallanallur Block C-1" and "Vayalanallur Block C-2" in Chingleput district, which were taken over by the Government under Section 22 of the Madras Estates (Abolition and Conversion into Ryotwari) Act, 1948 on the 3rd January, 1962.

* 197. Notification issued with G.O. Ms. No. 1361, Local Administration, dated 15th June, 1962 regarding issue of rules for the election of a member to the Central Committee from each of the Circle Committees of the Corporation of Madras.

* 198. Review of the progress made in Co-operative Development Schemes 1961-62 (English and Tamil).

* 199. Note on Demand XIII—Education (English and Tamil).

* 200. Notification issued with G.O. Ms. No. 2808, Industries, Labour and Co-operation (Labour), dated 29th May 1962, regarding amendments to the Madras Payment of Wages Rules, 1937.

* 201. Short review of the activities of the Public Works Department during the first half of the year 1961-62 in so far as they relate to Major Building Schemes (English and Tamil).

* 202. Notification issued with G.O. Ms. No. 1360, Local Administration, dated 15th June 1962 regarding issue of rules for the election of seven members to the Corporation Accounts Committee and five Members to the Licence Appeals Committee.

* 203. Pamphlet on 'Housing in Madras State 1961-62.'

* 204. Note on Community Development and Panchayat Development (English and Tamil).

** 205. Review of the progress made in the development of Handloom Industry (English and Tamil).

** 206. Notification issued with G.O. Ms. No. 1917, Home, dated 1st June 1962, cancelling the Home Department Notification S.R.O. No. A-108 of 1960, dated the 16th December 1959, published at page 31 of Part I of the Fort St. George Gazette, dated the 6th January 1960 in so far as it relates to the exemption from payment of motor vehicles tax in respect of transport vehicles plying between Mysore and Kerala States.

** 207. Notification issued with G.O. Ms. No. 1279, Local Administration, dated 1st June 1962, regarding issue of rules for the election of Chairman of the Central Committee, Circle Committees, the Corporation Accounts Committee and Licence Appeals Committee.

31st July 1962]

** 208. Notification issued with G.O. Ms. No. 6751, Industries, Labour and Co-operation (Labour), dated 30th November 1961, regarding amendments to the Madras Factories Rules, 1950.

** 209. Speech in Tamil made by the Hon. Minister for Agriculture in the Assembly on the Demand for Grants relating to welfare of Scheduled Castes, Tribes and other Backward Classes.

** 210. Report of the Madras Public Service Commission for the year ending 31st March, 1961.

** 211. Policy note on Fisheries (Tamil).

** 212. Notification issued with G.O. Ms. No. 1823, Home, dated 24th May 1962, regarding amendment to the Home Department notification No. 576 of 1962, dated the 18th January 1962 published in Section I of Part II of the Fort St. George Gazette, dated 7th February 1962.

** 213. Notification issued with G.O. Ms. No. 1829, Home, dated 25th May 1962 regarding amendment to the Madras Motor Vehicles Rules, 1940.

** 214. Notification issued with G.O. Ms. No. 1311, Local Administration, dated 27th June 1962, relating to change of names of Athoor II and Athoor I as Reddiarchatram and Athoor respectively in the North Madurai Development district.

** 215. Notification issued with G.O. Ms. No. 1190, Public (General-M), dated 18th May 1962, relating to the use of Tamil in respect of all official communications from the office of the Special Deputy Collector, Kallar Reclamation, Madurai, in the Harijan Welfare Department.

** 216. Notification issued with G.O. No. 1171, Public (General-M) Department, dated 14th May 1962, regarding introduction of Tamil in the Labour Department up to the District level.

** 217. Notification issued with G.O. Ms. No. 2059, Home, dated 13th June, 1962 regarding amendment to the Madras Motor Vehicles Rules, 1940.

** 218. G.O. Ms. No. 3710, Industries, Labour and Co-operation (Co-operation), dated 23rd July, 1962 regarding the orders passed on the recommendations of the Official Committee on Full Finance Scheme.

219. Notification issued with G.O. Ms. No. 2501, Industries, Labour and Co-operation (Labour), dated 7th May, 1962 regarding amendments to the Madras Factories Rules, 1950.

220. First report of the Committee on Subordinate Legislation of the Madras Legislative Assembly (Third Assembly).

221. Second report of the Committee on Subordinate Legislation of the Madras Legislative Assembly (Third Assembly).

* Sent by post on 24th July 1962.

** Laid on the table of the House on 20th July 1962.

APPENDIX I.

[31st July 1962]

[Vide answer to starred question No. 140, on page 491.]

(a) Yes.

(b) (i) Temporary permits 2,554.

(ii) Pucca permits 665.

(c) Grant of temporary permits is not regulated by any agreement between the States concerned, but grant of pucca permits by way of countersignature is covered by agreements between the neighbouring States.

(d) According to inter-State agreements now in force, each State can countersign the primary permits issued by the other State up to the number given below :—

(i) Madras-Andhra Pradesh : 2,000 Public carrier vehicles for each State.

(ii) Madras-Mysore : 500 Public carrier.

(iii) Madras-Kerala : 600 Public carrier.

APPENDIX II.

[Vide answer to starred question No. 164, on page 15.]

List of level crossings to be replaced by over/under bridges on National Highways outside Municipal Limits of Towns having a population of more than 20,000.

1. At Mile 191/7 of National Highway 45 in Tiruchy District.
2. At Mile 16/7 of National Highway 45 at Tambaram (provision of Rs 6.45 lakhs made in Third Five-Year Plan for approach and Rs. 5 lakhs for overbridge).
3. At Mile 330/2 of Banaras-Cape Comorin Road (National Highway 7) in Ramnad district on the Virudhunagar Bypass.
4. At Mile 223/5-6 of National Highway 7 in Salem district (this has been included in Third Plan for National Highway at a cost of Rs. 3,00,000).
5. At Mile 393/1 of Banaras-Cape Comorin Road (National Highway 7) in Tirunelveli district (a provision of Rs. 20 lakhs has been made in the Third Plan for a bye-pass).
6. At Mile 1/3 of Dindugul-Aravakurichi Road (National Highway 7) in Madurai district (a sum of Rs. 0.15 lakhs only has been provided in Third Plan).

31st July 1962]

7. At Mile 31/8 of National Highway 45 in Chingleput district (a provision of Rs. 5 lakhs is available in Third Plan for National Highway 5).

8. At Mile 26/2 of National Highway 5 in Chingleput district.

9. At Mile 29/1 of National Highway 5 in Chingleput district.

10. At Mile 113/7 of National Highway 45 in North Arcot district (a provision of Rs. 1.97 lakhs is available in Third Plan for National Highway. The mileage has been noted as 114/3).

11. At Mile 130/5 of National Highway 46 in North Arcot district.

12. At Mile 359/1 of National Highway 7 in Tirunelveli district the formation of a bye-pass to Koilpatti will eliminate both crossing at 359/1 and 357/8).

13. At Mile 62/1 of National Highway 45 in Chingleput district (a provision of Rs. 5 lakhs is available in Third Plan for National Highway).

14. At Mile 45/1 of National Highway 4 in Chingleput district.

15. At Mile 139/6 of National Highway 46 in North Arcot district.

16. At Mile 41/8 of National Highway 49 in Ramanathapuram district.

List of level crossings to be replaced by over/under bridges on National Highways within Municipal Limits having a population of more than 10,000 and roads other than National Highways in towns and cities.

1. Lighthouse (Springhaven) Road near High Court, Madras.

2. Thiruvottiyur High Road, Madras City.

3. At Mile 300/2 of National Highway 7 in Tirupparankundram Road near Subramaniapuram in Madurai Municipality.

4. Avanashi Road (Coimbatore Municipality) at Mile 328/7 of Madras-Calicut Road (National Highway 47).

5. Madras-Calicut Trunk Road National Highway 47 (west of Salem Market Railway Station).

6. At Mile 300/7 of Banaras Cape Comorin Road (National Highway 7 on Tirupparankundram Road near Meenakshi Mills in Madurai Municipality).

[31st July 1962]

7. At Mile 87/1 of Ranipet-Krishnagiri Road (National Highway 46) in Vellore Municipality.
8. Madurai-Teni Road near Madurai Mills in Madurai Municipality (Municipal Road).
9. At Mile 357/8 of Banaras Cape Comorin Road National Highway 7 in Koilpatti Panchayat (population more than 20,000 (A provision of Rs. 1,40,000 has been made in Third Plan for bye-pass to avoid level crossing).
10. Arcot Road (in between Kodambakkam and Nungambakkam Railway Stations) in Madras City.
11. Monegar Choultry Road (Madras City).
12. At Mile 296/8 of Banaras -Cape Comorin Road (National Highway 7) on Thathneri Road in Madurai city.
13. Level crossings on Thennur Road in Tiruchy Town, Tiruchirappalli District (610' away from 196/5 of Grand Southern Trunk Road).
14. Hebar Road, north of Palakkarai Railway Station in Tiruchy Town ('025' away from 197/2 of Grand Southern Trunk Road).
15. At Mile 197/6 of Grand Southern Trunk Road south of Palakkarai Railway Station in Tiruchy Town.
16. Longley Road east of Salem District (Municipal Road).
17. At Mile 6/7 of Kumbakonam-Needamangalm Road, Thanjavur District.
18. Gengu Reddy (Madras City).
19. Kumbakonam-Shiyali Road near Mayuran Railway Station (Thanjavur District).
20. At Mile 1/4 of Tirunelveli Shencottah Road in Tirunelveli District.
21. At Mile 28/3 of Ooty-Mettupalayam Road (Coimbatore District).
22. On North Cotton Road, Tuticorin.

APPENDIX III.

[Vide answer to starred question No. 169 on page 510.]

(a) *Lease of Fishery Rights—Concessions to Fishermen Co-operatives.*—Prior to 1950, all the Inland Fisheries were ordinarily disposed of in public auction only, except in a few cases of fishery rights vested with the Public Works Department. Collectors were, however, entrusted with special powers to dispose of fishing rights

31st July 1962.]

by lease to Panchayats or Co-operative Societies. Subsequently an order of preference as between Co-operative Societies and Panchayat Boards was laid down according to which a Co-operative Society either of Fishermen or of Harijans engaged in fishing was given the first preference to take fishing rights on lease, while the Panchayat Boards were given the second preference and the private individuals had to take the last place. The Societies were also permitted to remit 25 per cent of the rental fixed before the confirmation of the lease and to remit the balance in instalments after obtaining the approval of Government. This system of preferential claim of Co-operative Societies was in vogue till February 1957. Early in February 1957, this preferential treatment was reviewed and all Fishery rights were ordered to be disposed of in Public Auction with a view to obtaining competitive rates. However, from 1959, onwards, it was decided to lease inland Fishery rights to the Fishermen Co-operative Societies on the average of the accepted bid amounts of last two years of auction after examining the suitability and the financial position of the Societies. But as a result of the implementation of Madras Village Panchayats Act, 1958, and with a view to giving preference to Local Panchayats, the position was reviewed. After review, the following orders were issued during the end of January 1961 :—

(i) that the fishery rights for the first two years (i.e.) 1961 and 1962, be auctioned;

(ii) that for the next two years (i.e.) 1963 and 1964 the fishery rights be leased out to the Fishermen Co-operative Societies at a rental based on the average of the auction bid amounts of 1961 and 1962;

Note.—To be eligible for the preferential treatment, eighty per cent (80%) of the members of the Co-operative Society should be persons engaged in fishing and should also normally residents of the locality. The Society should also be financially sound. These facts should be certified by the Assistant Director of Fisheries before the Society applies for the lease.

(iii) that the question of either continuing the lease or auction for the subsequent period be reviewed thereafter;

(iv) that the Panchayats under whom some of the Inland Water sources would vest, be advised to follow the same procedure as adopted by Government; and

(v) that corresponding Fasli Years be adopted wherever the Calendar years cannot be followed.

(b) Recruitment of candidates for Fishing Operations.

Preference in the matter of recruitment is given to Fishermen candidates who possess sea faring experience and adequate practical knowledge in fishing. In addition to this, there is a regular programme of training of fishermen candidates in practical training in fishing operations, maintenance and repairs of mechanised boats and fabrication of synthetic nets, etc. This training is given for a duration of 10 months for the fishermen (aged 18 to 35 years) who are able to read and write.

[31st July 1962]

APPENDIX IV

[Vide Item IV (1) on page 513.]

[L.A. Bill No. 10 of 1962 (as passed by the Assembly).]

A Bill further to amend the Madras Motor Vehicles Taxation Act, 1931.

BE it enacted by the Legislature of the State of Madras in the Thirteenth Year of the Republic of India as follows :—

1. *Short title and commencement.*—(1) This Act may be called the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Act, 1962.

(2) It shall be deemed to have come into force on the 1st day of July 1962.

2. *Amendment of section 4, Madras Act III of 1931.*—In section 4 of the Madras Motor Vehicles Taxation Act, 1931 (Madras Act III of 1931) (hereinafter referred to as the principal Act), after sub-section (2), the following sub-section shall be added, namely :—

“(3) A notification under sub-section (1) may be issued so as to have retrospective effect from a date not earlier than the 1st day of July 1962.

3. *Insertion of new section 4-A in Madras Act III of 1931.*—After section 4 of the principal Act, the following section shall be inserted, namely :—

“4-A. *Additional tax payable in certain cases.*—(1) Notwithstanding anything contained in this Act, in the case of a motor vehicle for which tax has been paid for the quarter ending with the 30th September 1962, half-year ending with the 30th September 1962, or the year ending with the 31st March 1963, before the publication of the notification under sub-section (1) of section 4 issued immediately after the publication of the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Act, 1962 in the Official Gazette—

(i) the additional tax payable under such notification for the quarter aforesaid shall be the difference between the amount already paid and the amount payable at the higher rate specified in such notification;

(ii) the additional tax payable under such notification for the half-year or year aforesaid shall bear the same proportion to the difference between the amount already paid and the amount payable at the higher rate specified in such notification, as the unexpired portion of the half-year or year aforesaid bears to the half-year or year, as the case may be.

Explanation.—For the purpose of calculating the unexpired portion of the half-year or year, a part of a month shall be deemed to be a full month.

(2) The additional tax referred to in sub-section (1) of this section shall be payable by the person referred to in clause (a) of sub-section (1) of section 5 on or before the 30th September 1962.”

31st July 1962]

4. *Amendment of section 5, Madras Act III of 1931.*—In sub-section (1) of section 5 of the principal Act, after clause (d), the following clause shall be added, namely :—

“(e) A notification under clause (c) may be issued so as to have retrospective effect from a date not earlier than the 1st day of July 1962”.

5. *Insertion of new section 5-A in Madras Act III of 1931.*—After section 5 of the principal Act, the following section shall be inserted, namely :—

“5-A. *Additional tax payable in respect of certain temporary licences.*—(1) Notwithstanding anything contained in this Act, where before the publication of the notification under clause (c) of sub-section (1) of section 5 issued immediately after the publication of the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Act, 1962 in the Official Gazette, a temporary licence has been issued in respect of any motor vehicle for any period after the 30th June 1962, the additional tax payable under such notification in respect of such vehicle shall—

(i) in any case where such licence remains unexpired after the 30th June 1962, bear the same proportion to the difference between the amount already paid and the amount payable at the higher rate specified in such notification, as the period of the licence remaining unexpired after the 30th June 1962 bears to the whole period of the licence;

(ii) in any case where the period of such licence commences on or after the 1st July 1962, be the difference between the amount already paid and the amount payable at the higher rate specified in such notification.

(2) The additional tax referred to in sub-section (1) shall be payable on or before the 30th September 1962 by the person to whom the licence aforesaid was granted.”

6. *Amendment of section 16, Madras Act III of 1931.*—For sub-section (3) of section 16 of the principal Act, the following sub-sections shall be substituted, namely :—

“(3) All rules made under this section shall be published in the Official Gazette and, unless they are expressed to come into force on a particular day, shall come into on the day on which they are so published.

(4) Every rule made under this section shall, as soon as possible after it is made, be placed on the table of both Houses of the Legislature, and if, before the expiry of the session in which it is so placed or the next session, both Houses agree in making any modification in any such rule or both Houses agree that the rule should not be made, the rule shall thereafter have effect only in such modified form or be of no effect as the case may be, so however, that any such modification or annulment shall be without prejudice to the validity of anything previously done under that rule”.

[31st July 1962]

7. *Substitution of new Schedules for Schedules II and III in Madras Act III of 1931.*—For Schedule II and Schedule III to the principal Act, the following Schedules shall respectively be substituted namely :—

SCHEDULE II.

[See section 4 (2).]

Classes of vehicles.	Maximum quarterly tax.	
	For vehicles fitted with pneumatic tyres.	For other vehicles.
	(2) RS. NP.	(3) RS. NP.
(1)		
1 Motor cycles (including motor scooters and cycles with a tachment for propelling the same by mechanical power) not exceeding 408 kgs. in weight, unladen—		
(a) Bicycles below $3\frac{1}{2}$ horse-power if not used for drawing a trailer or side-car	9 00	12 00
(b) Bicycles below $3\frac{1}{2}$ horse-power if used for drawing a trailer or side-car and bicycles of and above $3\frac{1}{2}$ horse-power whether used for drawing a trailer or side-car or not ..	12 00	15 00
(c) Tricycles	12 00	15 00
2 Invalid carriages	7 50	10 00
3 Goods vehicles—		
(a) Dot motor cycle trucks not exceeding 300 kgs. in weight, laden	33 00	43 00
(b) Other vehicles not exceeding 1,000 kgs. in weight, laden	67 00	100 00
(c) Vehicles exceeding 1,000 kgs. but not exceeding 1,500 kgs. in weight, laden ..	133 00	200 00
(d) Vehicles exceeding 1,500 kgs. but not exceeding 2,000 kgs. in weight, laden ..	160 00	240 00
(e) Vehicles exceeding 2,000 kgs. but not exceeding 3,000 kgs. in weight, laden ..	210 00	315 00
(f) Vehicles exceeding 3,000 kgs. but not exceeding 4,000 kgs. in weight, laden ..	270 00	405 00
(g) Vehicles exceeding 4,000 kgs. but not exceeding 5,500 kgs. in weight, laden ..	400 00	600 00
(h) Vehicles exceeding 5,500 kgs. but not exceeding 7,000 kgs. in weight, laden ..	500 00	750 00
(i) Vehicles exceeding 7,000 kgs. but not exceeding 9,000 kgs. in weight, laden ..	600 00	900 00
(j) Vehicles exceeding 9,000 kgs. but not exceeding 9,500 kgs. in weight, laden ..	650 00	975 00
(k) Vehicles exceeding 9,500 kgs. but not exceeding 10,500 kgs. in weight, laden ..	700 00	1,050 00
(l) Vehicles exceeding 10,500 kgs. in weight, laden	800 00	1,200 00
(m) Tax payable in respect of trailers used for carrying goods other than trailers falling under clauses 6 and 7 of this Schedule—		
(i) For each trailer not exceeding 1,000 kgs. in weight, laden	50 00	75 00

31st July 1962]

*Classes of vehicles.**Maximum quarterly tax.**For vehicles
fitted with
pneumatic
tyres.**For other
vehicles.*

(1)

(2)

(3)

RS. NP.

RS. NP.

(ii) For each trailer exceeding 1,000 kgs. but not exceeding 1,500 kgs. in weight, laden

99 00

150 00

(iii) For each trailer exceeding 1,500 kgs. but not exceeding 2,000 kgs. in weight, laden

113 00

169 00

(iv) For each trailer exceeding 2,000 kgs. but not exceeding 3,000 kgs. in weight, laden

158 00

236 00

(v) For each trailer exceeding 3,000 kgs. but not exceeding 4,000 kgs. in weight, laden

203 00

304 00

(vi) For each trailer exceeding 4,000 kgs. but not exceeding 5,500 kgs. in weight, laden

300 00

450 00

(vii) For each trailer exceeding 5,500 kgs. but not exceeding 7,000 kgs. in weight, laden

375 00

563 00

(viii) For each trailer exceeding 7,000 kgs. but not exceeding 9,000 kgs. in weight, laden

450 00

675 00

(ix) For each trailer exceeding 9,000 kgs. but not exceeding 9,500 kgs. in weight, laden

487 50

731 25

(x) For each trailer exceeding 9,500 kgs. but not exceeding 10,500 kgs. in weight, laden

525 00

787 50

(xi) For each trailer exceeding 10,500 kgs. in weight, laden

600 00

900 00

4. Motor vehicles plying for hire and use for the transport of passengers and in respect of which permits have been issued under the Motor Vehicles Act, 1939—

(i) Vehicles permitted to carry in all—

(a) Not more than three persons

30 00

45 00

(b) More than three persons but not more than five persons (other than the driver)

75 00

113 00

(ii) Vehicles permitted to ply as stage carriages and to carry more than six persons (other than the driver) and plying exclusively in the City of Madras or within the limits of municipalities governed by the Madras District Municipalities Act, 1920 or between the Tiruchirappalli and Srirangam or the Tirunelveli, Palayamkottai and Melapalayam Municipalities—

(a) For every seated passenger (other than the driver and the conductor) which the vehicle is permitted to carry and where the total distance permitted to be covered by the vehicle in a day—

(1) Does not exceeds 210 kms.

23 00

40 00

(2) Exceeds 210 kms. but does not exceed 270 kms.

23 00

45 00

[31st July 1962]

Classes of vehicles.

<i>Maximum quarterly tax.</i>	
<i>For vehicles fitted with pneumatic tyres.</i>	<i>For other vehicles.</i>
(2)	(3)
RS. NP.	RS. NP.

(3) Exceeds 270 kms... ..

33 00

50 00

Provided that in respect of a reserve stage carriage or spare bus (by whatever name called) the tax payable shall be Rs. 38 for every seated passenger, or at the maximum rate per seated passenger payable for any of the regular stage carriages of the permit-holder concerned, whichever is less.

(b) For every passenger other than a seated passenger, the driver or the conductor which the vehicle is permitted to carry

5 00

8 50

(iii) Vehicles permitted to ply as stage carriages and to carry more than six persons (other than the driver) and not plying exclusively in the City of Madras or in the Municipalities or routes aforesaid—

(a) For every seated passenger (other than the driver and the conductor) which the vehicle is permitted to carry and where the total distance permitted to be covered by the vehicle in a day—

(1) Does not exceed 210 kms.

35 00

50 00

(2) Exceeds 210 kms. but does not exceed 270 kms.

40 00

55 00

(3) Exceeds 270 kms.

45 00

60 00

Provided that in respect of a reserve stage carriage or spare bus (by whatever name called) the tax payable shall be Rs. 45 for every seated passenger or at the maximum rate per seated passenger payable for any of the regular stage carriages of the permit-holder concerned, whichever is less.

(b) For every passenger (other than a seated passenger, the driver or the conductor) which the vehicle is permitted to carry ..

10 00

15 00

Explanation.—Where in pursuance of any agreement between the Government of Madras and the Government of any other State, tax in respect of any stage carriage plying on a route lying partly in the State of Madras and partly in the other State, is payable to the Government of Madras, the tax in respect of such vehicle shall be calculated on the total distance covered by the stage carriage in such route.

(iv) Vehicles permitted to ply solely as contract carriage (not being stage carriages plying as contract carriages) and to carry more than five persons (other than the driver)—

For every person (other than the driver) which the vehicle is permitted to carry ..

30 00

45 00

31st July 1962]

Classes of vehicles.	Maximum quarterly tax.			
	For vehicles fitted with pneumatic tyres.		For other vehicles.	
	(1)	(2)	(3)	
		RS. NP.	RS. NP.	
5. Motor Vehicles not themselves constructed to carry any load (other than water, fuel, accumulators and other equipment used for the purpose of propulsion, loose tools and loose equipment) used for haulage only—				
(a) Weighing not more than 2,500 kgs. unladen		100 00	150 00	
(b) Weighing more than 2,500 kgs. unladen		140 00	210 00	
6. Fire engines, fire tenders and road water sprinklers—				
(a) Not exceeding 1,000 kgs. in weight, laden		20 00	30 00	
(b) Exceeding 1,000 kgs. but not exceeding 1,500 kgs. in weight, laden		30 00	45 00	
(c) Exceeding 1,500 kgs. but not exceeding 2,000 kgs. in weight, laden		40 00	60 00	
(d) Exceeding 2,000 kgs. but not exceeding 3,000 kgs. in weight, laden		50 00	75 00	
(e) Exceeding 3,000 kgs. but not exceeding 4,000 kgs. in weight, laden		60 00	90 00	
(f) Exceeding 4,000 kgs. but not exceeding 5,500 kgs. in weight, laden		75 00	112 50	
(g) Exceeding 5,500 kgs. but not exceeding 7,500 kgs. in weight, laden		90 00	135 00	
(h) Exceeding 7,500 kgs. but not exceeding 9,000 kgs. in weight, laden		110 00	165 00	
(i) Exceeding 9,000 kgs. in weight, laden		120 00	180 00	
(j) Additional tax payable in respect of such vehicles used for drawing trailers including fire engines trailer pumps—				
(i) For each trailer not exceeding 1,000 kgs. in weight, laden		15 00	22 50	
(ii) For each trailer exceeding 1,000 kgs. but not exceeding 1,500 kgs. in weight, laden		20 00	30 00	
(iii) For each trailer exceeding 1,500 kgs. but not exceeding 2,000 kgs. in weight, laden		25 00	37 50	
(iv) For each trailer exceeding 2,000 kgs. in weight, laden		40 00	60 00	
Provided that two or more vehicles shall not be chargeable under this clause in respect of the same trailer.				
7. Motor vehicles other than those liable to tax under the foregoing provisions of this Schedule—				
(a) Weighing not more than 700 kgs. unladen		21 00	30 00	
(b) Weighing more than 700 kgs. but not more than 1,500 kgs. unladen		30 00	45 00	
(c) Weighing more than 1,500 kgs. but not more than 2,000 kgs. unladen		39 00	60 00	

[31st July 1962]

Classes of vehicles.	Maximum quarterly tax.			
	For vehicles fitted with pneumatic tyres.		For other vehicles.	
	(2)		(3)	
(1)	RS.	NP.	RS.	NP.
(d) Weighing more than 2,000 kgs. but not more than 3,000 kgs. unladen	48	00	72	00
(e) Weighing more than 3,000 kgs. unladen.	60	00	90	00
(f) Additional tax payable in respect of such vehicles used for drawing trailers—				
(i) for each trailer not exceeding 1 tonne in weight, unladen	12	00	18	00
(ii) for each trailer exceeding 1 tonne in weight, unladen	24	00	36	00
Provided that two or more vehicles shall not be chargeable under this clause in respect of the same trailer.				

SCHEDULE III.

[See section 5 (1) (c).]

Classes of vehicles.	Maximum tax for vehicles fitted with pneumatic tyres.		Maximum tax for other vehicles.	
	For a period not exceeding seven days.	For a period exceeding seven days but not exceeding thirty days.	For a period not exceeding seven days.	For a period exceeding seven days but not exceeding thirty days.
	(2)	(3)	(4)	(5)
(1)	RS. NP.	RS. NP.	RS. NP.	RS. NP.
1. Motor cycles whether used for drawing a trailer or sidecar or not, including motor scooters and cycles with attachment for propelling the same by mechanical power ..	2 00	6 00	3 00	3 00
2. Invalid carriages	1 25	3 75	1 75	5 00
3. Goods vehicles—				
(a) Vehicles not exceeding 1,000 kgs. in weight, laden	8 50	25 00	12 50	37 50
(b) Vehicles exceeding 1,000 kgs. but not exceeding 1,500 kgs. in weight, laden	16 50	50 00	25 00	74 00
(c) Vehicles exceeding 1,500 kgs. but not exceeding 2,000 kgs. in weight, laden	19 00	57 00	29 00	85 00
(d) Vehicles exceeding 2,000 kgs. but not exceeding 3,000 kgs. in weight, laden	26 00	79 00	40 00	118 00
(e) Vehicles exceeding 3,000 kgs. but not exceeding 4,000 kgs. in weight, laden	34 00	101 00	51 00	152 00

31st July 1962]

Classes of vehicles.	Maximum tax for vehicles used with pneumatic tyres.		Maximum tax for other vehicles.	
	For a period not exceeding seven days.	For a period exceeding seven days but not exceeding thirty days.	For a period not exceeding seven days.	For a period exceeding seven days but not exceeding thirty days.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	RS. NP.	RS. NP.	RS. NP.	RS. NP.
(f) Vehicles exceeding 4,000 kgs. but not exceeding 5,500 kgs. in weight, laden	45 00	135 00	63 00	203 00
(g) Vehicles exceeding 5,500 kgs. but not exceeding 7,000 kgs. in weight, laden	58 00	174 00	87 00	259 00
(h) Vehicles exceeding 7,000 kgs. but not exceeding 9,000 kgs. in weight, laden	78 00	231 00	115 00	346 00
(i) Vehicles exceeding 9,000 kgs. but not exceeding 9,500 kgs. in weight, laden	83 00	247 00	124 00	372 00
(j) Vehicles exceeding 9,500 kgs. but not exceeding 10,500 kgs. in weight, laden	100 00	300 00	150 00	450 00
(k) Vehicles exceeding 10,500 kgs. in weight, laden	120 00	360 00	180 00	540 00
(l) Tax payable in respect of trailers used for carrying goods other than trailers falling under clauses 6 and 7 of Schedule II—				
(i) For each trailer not exceeding 1,000 kgs. in weight, laden	6 50	19 00	9 50	28 00
(ii) For each trailer exceeding 1,000 kgs. but not exceeding 1,500 kgs. in weight, laden	12 50	37 50	19 00	55 50
(iii) For each trailer exceeding 1,500 kgs. but not exceeding 2,000 kgs. in weight, laden	14 00	43 00	22 00	64 00
(iv) For each trailer exceeding 2,000 kgs. but not exceeding 3,000 kgs. in weight, laden	20 00	59 00	30 00	89 00
(v) For each trailer exceeding 3,000 kgs. but not exceeding 4,000 kgs. in weight, laden	26 00	76 00	38 00	114 00
(vi) For each trailer exceeding 4,000 kgs. but not exceeding 5,500 kgs. in weight, laden	34 00	101 00	51 00	152 00
(vii) For each trailer exceeding 5,500 kgs. but not exceeding 7,000 kgs. in weight, laden	44 00	161 00	65 00	194 00
(viii) For each trailer exceeding 7,000 kgs. but not exceeding 9,000 kgs. in weight, laden	59 00	173 00	86 00	260 00
(ix) For each trailer exceeding 9,000 kgs. but not exceeding 9,500 kgs. in weight, laden	62 00	185 00	93 00	279 00

[31st July 1962]

Classes of vehicles.	Maximum tax for vehicles fitted with pneumatic tyres.		Maximum tax for other vehicles.	
	For a period not exceeding seven days. exceeding thirty days.	For a period not exceeding seven days. but not exceeding thirty days.	For a period not exceeding seven days. exceeding thirty days.	For a period not exceeding seven days. but not exceeding thirty days.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	RS. NP.	RS. NP.	RS. NP.	RS. NP.
(x) For each trailer exceeding 9,500 kgs. but not exceeding 10,500 kgs. in weight, laden ..	75 00	225 00	113 00	338 00
(xi) For each trailer exceeding 10,500 kgs. in weight, laden ..	90 00	270 00	135 00	405 00
4. Motor vehicles plying for hire and used for the transport of passengers—				
(a) Vehicles in respect of which permits have been issued under the Motor Vehicles Act, 1939 to carry not more than three persons (other than the driver).	13 50	40 00	20 00	60 00
(b) Vehicles in respect of which permits have been issued under the Motor Vehicles Act, 1939 to carry more than three persons (other than the driver) but not more than five persons (other than the driver) for every person other than the driver) which (the vehicle is permitted to carry.	3 50	10 00	5 00	15 00
(c) Vehicles permitted to ply as stage carriages and to carry more than six persons (other than the driver) for every person (other than the driver and the conductor) which the vehicle is permitted to carry and where the total distance permitted to be covered by the vehicle in a day—				
(1) Does not exceed 210 kms.	4 67	14 00	6 67	20 00
(2) Exceeds 210 kms. but does not exceed 270 kms. ..	5 34	16 00	7 34	22 00
(3) Exceeds 270 kms	6 00	18 00	8 00	24 00
(d) Vehicles permitted to ply solely as contract carriages (not being stage carriages plying as contract carriages) and to carry more than five persons (other than the driver) for every person (other than the driver) which the vehicle is permitted to carry.	4 00	12 00	6 00	18 00
5. Motor vehicles other than those liable to tax under the foregoing provisions of this Schedule—				
(a) Weighing not more than 700 kgs. unladen.	3 00	10 00	6 00	16 00

31st July 1962]

Classes of vehicles.	Maximum tax for vehicles fitted with pneumatic tyres.		Maximum tax for other vehicles.	
	For a period not exceeding seven days.	For a period exceeding seven days but not exceeding thirty days.	For a period not exceeding seven days.	For a period exceeding seven days but not exceeding thirty days.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	RS. NP.	RS. NP.	RS. NP.	RS. NP.
(b) Weighing more than 700 kgs. but not more than 2,200 kgs., unladen.	5 00	15 00	6 00	18 00
(c) Weighing more than 2,200 kgs., unladen	7 00	21 00	10 00	30 00
(d) Additional tax payable in res- pect of such vehicles used for drawing trailers—				
(i) For each trailer not exceed- ing one tonne in weight, unladen.	2 00	3 00	3 00	8 00
(ii) For each trailer exceeding one tonne in weight, unladen.	4 00	10 00	5 00	15 00

Provided that two or more vehicles shall not be chargeable under this clause in respect of the same trailer.

I certify that this is a Money Bill.

S. CHELLA ANDIAN,
Speaker, Madras Legislative Assembly.

Fort St. George, Madras,
28th July 1962.

APPENDIX V.

[Vide item IV (2) on page 525.]

L.A. Bill No. 13 of 1962.
(As passed by the Assembly).

*A Bill further to amend the Madras Motor Vehicles
• (Taxation of Passengers and Goods) Act, 1952.*

BE it enacted by the Legislature of the State of Madras in the Thirteenth Year of the Republic of India as follows :—

1. *Short title and commencement.*—(1) This Act may be called the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Amendment Act, 1962.

(2) It shall be deemed to have come into force on the 1st day of July 1962.

[31st July 1962]

2. *Amendment of section 3, Madras Act XVI of 1952.*—In section 3 of the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Act, 1952 (Madras Act XVI of 1952) (hereinafter referred to as the principal Act),—

(i) in the first paragraph, for the words “five naye paise” and “three naye Paise”, the words “ten naye Paise” and “five naye Paise” shall respectively be substituted;

(ii) for the proviso, the following shall be substituted, namely :—

“Provided that subject to such conditions as may be prescribed, in the case of all goods transported by public carrier vehicles for export out of the territory of India, the rate of tax shall be the same as in force immediately before the 1st day of July 1962, namely, three naye Paise only in the rupee on the freights payable on such goods to the operators of such public carrier vehicles.

Provided further that no tax shall be levied on any passenger, luggage or goods carried in a stage carriage, if the total distance permitted to be covered by such stage carriage in a day does not exceed eighty kilometres.

Explanation.—For the removal of doubts it is hereby declared that—

(i) in respect of passengers, luggage or goods booked through over the railways and any road transport service, the tax payable under this Act shall be calculated only on the fares and freights payable on such passengers, luggage or goods for the distance on the road covered by the taxable vehicle;

(ii) no tax shall be payable under this Act on goods carried by any vehicle owned by any department of the Central Government or by the Railways.”

3. *Insertion of new section 4-A in Madras Act XVI of 1952.*—After section 4 of the principal Act, the following section shall be inserted, namely :—

“4-A. *Additional composition fee payable in certain cases.*—

(1) Notwithstanding anything contained in this Act, where on or after the 15th June 1962 and before the publication of the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Amendment Act, 1962, in the *Fort St. George Gazette*, any operator has been permitted under section 4 to compound the tax assessable on him under this Act for any period after the 30th June 1962, such operator shall pay the difference between the composition fee already paid and the composition fee which he would have to pay under this Act as amended by the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Amendment Act, 1962.

(2) The difference referred to in sub-section (1) shall be payable on or before the 30th September 1962.”

31st July 1962]

4. *Insertion of new section 15-A in Madras Act XVI of 1952.*—After section 15 of the principal Act, the following section shall be inserted, namely :—

" 15-A. *Power of Government to notify exemptions and reductions.*—(1) The Government may, by notification, make an exemption or reduction in rate, in respect of the tax on any specified class of passengers, luggage or goods having regard to all or any of the following matters, namely :—

(a) in the case of passengers and luggage, the purpose for which the journey is performed;

(b) in the case of goods, the commercial importance of such goods ; and

(c) such other matters as may be prescribed.

(2) Any exemption from tax or reduction in the rate of tax notified under sub-section (1) may be subject to such restrictions and conditions as may be specified in the notification.

(3) The Government may, by notification, cancel or vary any notification issued under sub-section (1) "

5. *Amendment of section 16, Madras Act XVI of 1952.*—For sub-sections (4) and (5) of section 16 of the principal Act, the following sub-sections shall be substituted, namely :—

" (4) All rules made under this section shall be published in the *Fort St. George Gazette* and, unless they are expressed to come into force on a particular day, shall come into force on the day on which they are so published.

(5) Every rule made under this section shall, as soon as possible after it is made, be placed on the table of both Houses of the Legislature, and if, before the expiry of the session in which it is so placed or the next session, both Houses agree in making any modification in any such rule or both Houses agree that the rule should not be made, the rule shall thereafter have effect only in such modified form or be of no effect, as the case may be, so however, that any such modification or annulment shall be without prejudice to the validity of anything previously done under that rule."

6. *Amendment of the Schedule to Madras Act XVI of 1952.*—In the Schedule to the principal Act,—

(i) in sub-rule (1) of rule 1.—

(a) in the opening paragraph, for the words and figure " The composition fee referred to in section 4 shall be calculated ", the words, figures and letters " The composition fee referred to in section 4 shall in relation to any period before the 1st July 1962, be calculated " shall be substituted;

(b) in clause (a), for the words " thirty-eight naye Paise per seat per year per mile, of the total, daily mileage permitted ", the words " twenty-four naye Paise per seat per year per kilometre, of the total distance permitted to be covered by such stage carriage in a day " shall be substituted;

[31st July 1962]

(ii) after rule 1, the following rules shall be inserted, namely :—

1-A. (1) The composition fee referred to in section 4 shall, in relation to any period after the 30th June 1962, be calculated for the entire unexpired period of the currency of the permit or for a period of three months, whichever is less, at the rate—

(a) in the case of a stage carriage, of forty-eight naye Paise per seat per year per kilometre, of the total distance permitted to be covered by such stage carriage in a day or at the option of the operator, of twenty-five rupees per seat per quarter; and

(b) in the case of a public carrier vehicle, of thirty-seven rupees fifty naye Paise per month.

Explanation I.—Where a stage carriage is permitted to carry standing passengers, one-third of the fee per seat referred to in clause (a) of sub-rule (1) of rule 1 shall also be payable in respect of each of the standing passengers aforesaid as if seating accommodation had been provided for them.

Explanation II.—Where in pursuance of any agreement between the Government of Madras and the Government of any other State, composition fee in respect of any stage carriage plying on a route lying partly in the State of Madras and partly in the other State is payable to the Government of Madras, composition fee in respect of such vehicle shall be calculated on the total distance covered by the stage carriage in such route.

(2) The amount of the composition fee calculated with reference to clause (a) or clause (b) of sub-rule (1) shall be payable at the option of the operator either quarterly or in three equal monthly instalments.

1-B. Subject to such conditions as may be prescribed, the Government may, in respect of any specified class of vehicles, by notification, make a reduction in the rate of composition fee payable under rule 1-A. "

I certify that this is a Money Bill.

S. CHELLAPANDIAN,
Speaker, Madras Legislative Assembly.

Fort St. George, Madras,
30th July 1962.

APPENDIX VI.

[Vide item VI (3) on page 526.]

L.A. Bill No. 7 of 1962.

(As passed by the Assembly.)

A bill further to amend the Madras Plantations-Agricultural Income-tax (Amendment) Act, 1958 and the Madras Agricultural Income-tax (Extension to Added Territory Act, 1961).

Be it enacted by the Legislature of the State of Madras in the Thirteenth Year of the Republic of India as follows :—

1. *Short title and commencement.*—(1) This Act may be called the *Madras Agricultural Income-tax (Amendment) Act, 1962.*

31st July 1962]

(2) It shall be deemed to have come into force on the 1st April 1962.

2. *Amendment of section 34, Madras Act XXIX of 1958.*—In section 34 of the Madras Plantations Agricultural Income-tax (Amendment) Act, 1958 (Madras Act XXIX of 1958),—

(i) in the heading, for the figures and word “ 1959-60 and 1960-61 ”, the figures and word “ 1959-60, 1960-61 and 1961-62 ” shall be substituted;

(ii) in sub-section (1), after the words, figures and letters “ or on the 31st day of March 1961 ”, the words, figures and letters “ or on the 31st day of March 1962 ” shall be inserted.

3. *Amendment of section 14, Madras Act 11 of 1961.*—In section 14 of the Madras Agricultural Income-tax (Extension to Added Territory) Act, 1961 (Madras Act 11 of 1961),—

(i) in the heading, for the words and figures “ the year 1960-61 ”, the words and figures “ the years 1960-61 and 1961-62 ” shall be substituted;

(ii) in sub-section (1), after the words, figures and letters “ on the 31st day of March 1961 ”, the words, figures and letters “ or on the 31st day of March 1962 ” shall be inserted.

I certify that this is a Money Bill.

S. CHELLAPANDIAN,
Speaker, Madras Legislative Assembly.

Fort St. George, Madras,
27th July 1962.

APPENDIX VII.

[Vide item VI (4) on page 528.]

L.A. Bill No. 8 of 1962.

(As passed by the Assembly.)

A Bill to increase the stamp duties chargeable on certain instruments under the Indian Stamp Act, 1899, as in force in the State of Madras.

BE it enacted by the Legislature of the State of Madras in the Thirteenth Year of the Republic of India as follows:—

1. *Short title, extent and commencement.*—(1) This Act may be called the Madras Stamp (Increase of Duties) Act, 1962.

(2) It extends to the whole of the State of Madras.

(3) It shall come into force on such date as the State Government may, by notification, appoint.

[31st July 1962]

2. *Rates of stamp duty on certain instruments to be increased by fifty per cent.*—Any instrument described in any of the under-mentioned Articles of Schedule I to the Indian Stamp Act, 1899 (Central Act II of 1899) (hereinafter referred to as the principal Act), shall be chargeable with one and a half times the amount of the stamp duty with which such instrument was chargeable immediately before the date of the commencement of this Act, and the said Articles shall be read and construed accordingly:—

Articles 1 to 10, 12, 15 to 20-A, 22 to 24, 26, 28, 29, 31 to 36, 38 to 46, 48, 50, 51, 54 to 60, 62 (b), (d) and (e) and 63 to 65.

3. *Amendment of section 3, Central Act II of 1899.*—In section 3 of the principal Act, after the first proviso, the following proviso shall be inserted, namely:—

“ Provided further that any increase in the amount of duty chargeable under the Madras Stamp (Increase of Duties) Act, 1962, shall not have the effect of increasing the duty payable in respect of instruments specified in clause (a) or clause (c) of this section and executed before the date of the commencement of that Act.”

4. *Central Act II of 1899 to have effect subject to certain amendments.*—The principal Act shall have effect as if—

(1) in sub-section (1) of section 4 and in the proviso to section 6, for the words “ three rupees ”, the words “ four rupees fifty naye Paise ” had been substituted;

(2) in clause (a) of section 11, for the words “ ten naye Paise ”, the words “ twenty naye Paise ” had been substituted;

(3) in clause (c) of the proviso to sub-section (3) of section 32, in clause (a) of the proviso to section 35, in sub-section (1) of section 40 and in section 41, for the words “ ten naye Paise ” and “ twenty-five naye Paise ”, the words “ twenty naye Paise ” and “ forty naye Paise ” had respectively been substituted;

(4) in Schedule I—

(i) in Article 25,—

(a) in clause (a), for the words, “ three rupees ”, the words “ four rupees fifty naye Paise ” had been substituted;

(b) in clause (b) for the words “ Three rupees ”, the words “ Four rupees fifty naye Paise ” had been substituted;

(ii) in Article 61,—

(a) in clause (a), for the words “ fifteen rupees ”, the words “ Twenty-two rupees fifty naye Paise ” had been substituted;

(b) in clause (b), for the words “ Three rupees ”, the words “ Twenty-two rupees fifty naye Paise ” had been substituted

(iii) in clause (c) of Article 62,—

(a) in sub-clause (i), for the words “ fifteen rupees ”, the words “ twenty-two rupees fifty naye Paise ” had been substituted;

31st July 1962]

(b) in sub-clause (ii), for the words " Fifteen rupees the words " Twenty-two rupees fifty naye Paise " had been substituted.

5. *Insertion of new section 75-A in Central Act II of 1899.*—After section 75 of the principal Act, the following section shall be inserted, namely :—

" 75-A. *Rules made by the State Government to be placed before the State Legislature.*—(1) All rules made by the State Government under this Act shall, unless they are expressed to come into force on a particular day, come into force on the day on which they are published in the Official Gazette.

(2) Every such rule shall, as soon as possible after it is made, be placed on the table of both Houses of the Legislature, and if, before the expiry of the session in which it is so placed or the next session, both Houses agree in making any modification in any such rule or both Houses agree that the rule should not be made, the rule shall thereafter have effect only in such modified form or be of no effect, as the case may be, so however, that any such modification or annulment shall be without prejudice to the validity of anything previously done under that rule".

6. *Extension of Central Act II of 1899 to the added territories, repeal and savings.*—(1) The principal Act, as in force immediately before the commencement of this Act in the State of Madras except in the added territories and in so far as it relates to matters with respect to which the State Legislature has power to make laws for the State and as amended by this Act (including the increase of stamp duty effected by section (2) hereinafter in this section referred to as the Central Act) is hereby extended to, and shall be in force in, the added territories.

(2) If immediately before the commencement of this Act, there is in force in the added territories any law corresponding to the Central Act, such corresponding law shall stand repealed on such commencement.

(3) The repeal by sub-section (2) of any law corresponding to the Central Act in force in the added territories immediately before the commencement of this Act shall not affect—

(a) the previous operation of any such law or anything done or duly suffered thereunder, or

(b) any right, privilege, obligation or liability acquired, accrued or incurred under any such law, or

(c) any penalty, forfeiture or punishment incurred in respect of any offence committed against any such law, or

(d) any investigation, legal proceeding, or remedy in respect of any such right, privilege, obligation, liability, penalty, forfeiture or punishment as aforesaid;

and any such investigation, legal proceeding or remedy may be instituted, continued or enforced and any such penalty, forfeiture or punishment may be imposed as if this Act had not been passed.

[31st July 1962]

(4) Subject to the provisions of sub-section (3), anything done or any action taken including any appointment or delegation made, notification, order, instruction or direction issued, rule, regulation or form framed, certificate granted or registration effected under any such corresponding law shall be deemed to have been done or taken under the corresponding provision of the Central Act and shall continue in force accordingly, unless and until superseded by anything done or any action taken under the Central Act.

(5) For the purpose of facilitating the application of the Central Act in the added territories, any Court or other authority may construe the Central Act with such alterations not affecting the substance as may be necessary or proper to adapt it to the matter before the court or other authority.

(6) Any reference in the Central Act to a law which is not in force in the added territories shall, in relation to those territories, be construed as a reference to the corresponding law, if any, in force in those territories.

(7) Any reference in any law which continues to be in force in the added territories after the commencement of this Act to any law repealed by sub-section (2) shall, in relation to those territories, be construed as a reference to the Central Act.

Explanation.—For the purpose of this section, the expression “added territories” shall mean the territories specified in the Second Schedule to the Andhra Pradesh and Madras (Alteration of Boundaries) Act, 1959 (Central Act 56 of 1959).

I certify that this is a Money Bill.

S. CHELLAPANDIAN,
Speaker, Madras Legislative Assembly.

Fort St. George, Madras,
30th July 1962.

APPENDIX VIII.

[Vide item VI (5) on page 532.]

L.A. Bill No. 6 of 1962.

(As passed by the Assembly.)

A Bill further to amend the Madras General Sales Tax Act, 1959.

WHEREAS it is expedient further to amend the Madras General Sales Tax Act, 1959 (Madras Act 1 of 1959) for the purposes hereinafter appearing;

BE it enacted in the Thirteenth Year of the Republic of India as follows:—

1. *Short title and commencement.*—(1) This Act may be called the Madras General Sales Tax (Amendment) Act, 1962.

31st July 1962]

(2) Section 7 shall be deemed to have come into force on the 1st April 1962.

2. *Amendment of section 2, Madras Act 1 of 1959.*—In section 2 of the Madras General Sales Tax Act, 1959 (Madras Act 1 of 1959) (hereinafter referred to as the principal Act),—

(i) in clause (g)—

(a) in sub-clause (i), for the words “ the Central Government, a State Government, local authority ”, the words “ a local authority ” shall be substituted;

(b) the explanation shall be numbered as Explanation (1), and after the Explanation as so numbered, the following Explanation shall be added, namely :—

“ *Explanation (2).*—The Central Government or any State Government which, whether or not in the course of business, buy, sell, supply or distribute goods, directly or otherwise, for cash, or for deferred payment, or for commission, remuneration or other valuable consideration, shall be deemed to be a dealer for the purposes of this Act ”;

(ii) in clause (n), after Explanation (1), the following Explanation shall be inserted, namely :—

“ *Explanation (1-A).*—Every transfer of property in goods by the Central Government or any State Government for cash or for deferred payment or other valuable consideration, whether or not in the course of business, shall be deemed to be a sale for the purposes of this Act ”.

3. *Amendment of section 30, Madras Act 1 of 1959.*—In sub-clause (iv) of clause (a) of sub-section (3) of section 30 of the principal Act, for the words “ twenty-five thousand rupees ”, the words “ fifty thousand rupees ” shall be substituted.

4. *Amendment of section 32, Madras Act 1 of 1959.*—After sub-section (3) of section 32 of the principal Act, the following sub-section shall be added, namely :—

“ (4) In computing the period referred to in clause (c) of sub-section (2), the time during which the proceedings before the Deputy Commissioner remained stayed under the orders of a Civil Court or other competent authority shall be excluded.”.

5. *Amendment of section 34, Madras Act 1 of 1959.*—After sub-section (3) of section 34 of the principal Act, the following sub-section shall be added, namely :—

“ (4) In computing the period referred to in clause (c) of sub-section (2), the time during which the proceedings before the Board of Revenue remained stayed under the orders of a Civil Court or other competent authority shall be excluded.”.

[31st July 1962]

6. *Amendment of section 38, Madras Act 1 of 1959.*—In subsection (1) of section 38 of the principal Act, for the words “ sixty days ” wherever they occur, the words “ ninety days ” shall be substituted.

7. *Amendment of the First Schedule, Madras Act 1 of 1959.*—Item 33 of the First Schedule to the principal Act shall be omitted.

I certify that this is a Money Bill.

S. CHELLAPANDIAN,
Speaker, Madras Legislative Assembly.

Fort St. George, Madras,
27th July 1962.

